N.º 25 / OUTUBRO 1973 / ANO III

# revista da ARMADA

# sumário


| | | Pág. |
|---|---|---|
| M. do Vale | **Nota de Abertura** | 3 |
| M. Horta | **Efemérides Navais** | 4 |
| S. Elpídio | **Perguntas... Com Cocha**<br>**Respostas... Descochadas** | 4 |
| S. Machado | **A Origem das Condecorações** | 5 |
| S. Elpídio | **A Pátria Honrai** | 7 |
| S. Machado | **Ultramar**<br>Zambeze – «*Operação Salvamento*» | 8 |
| M. Leite | **Mãe** | 10 |
| O. Lemos | **Ciências, Artes e Letras**<br>Origem e Evolução dos Oceanos | 11 |
| A. Chuquere | **Notícias Pessoais** | 15 |
| G. Brandão | **Filatelia** | 17 |
| M. Maia | **O Museu de Marinha** | 18 |
| M. do Vale / A. Chuquere | **Curiosidades** | 21 |
| Redacção | **Voz da Abita** | 22 |
| A. Fonseca | **Desportos** | 24 |
| S. Elpídio | **Reportagem** | 26 |
| S. Machado | **Quarto de Folga** | 32 |


*Velas na Baia de Luanda*

**REVISTA DA ARMADA**

Publicação Oficial
do Ministério da Marinha

*Director e Editor:*
Comodoro António Júlio Malheiro do Vale

*Orientação gráfica:*
Hernani Lopes

*Publicação mensal*

*Propriedade*
do Ministério da Marinha

*Redacção e Administração*
Ministério da Marinha
Praça do Comércio
Telefone: 36 89 60

N.º 25 / OUTUBRO DE 1973 / ANO III

Preço de venda avulso 3$00

*Assinaturas anuais:*

Continente e Ilhas 24$00
Ultramar e Brasil (Via marítima) 26$00

Na capa:

**Manobras na Costa.**
**Mudança de Formatura.**
*(Foto de A. Fernandes, Fotógrafo do Gab. de Fotog. do E. M. A.)*

**Execução gráfica:**
IMPRIMARTE, Publicações e Artes Gráficas, S.A.R.L.

# nota de abertura

## DIZER MUITO EM POUCAS PALAVRAS...

**Mãos amigas deram-me a conhecer alguns trechos do «Diário» dum grande oficial da Armada das últimas gerações. Os mais velhos conheceram-no bem...**

**Conta ele que um dia em Moçambique, sendo comandante dum navio de transporte, foi chamado ao governador de província que lhe perguntou se era capaz de montar um «posto militar» na foz de determinado rio, onde nunca tinha entrado qualquer navio. Sem qualquer objecção lá foi o nosso comandante. Entrou a barra, foi recebido a tiro pelos indígenas, desembarcou debaixo de fogo, montou o posto, deixou lá um alferes e vários soldados indígenas e enviou um rádio ao governador dizendo apenas: «Cumprido serviço.»**

**Quando chegou ao porto o governador foi visitá-lo a bordo, pedindo-lhe que fizesse um relatório pois «constava-lhe que tinha havido tiros e teria de recompensar alguém que o merecesse»...**

**Respondeu que já o tinha enviado, saindo o governador convencido que devia estar a percorrer as vias competentes. Porém, passados dias, encontraram-se novamente em terra e o governador insistiu pelo relatório, que ainda não tinha recebido, obtendo a mesma resposta: «Já o enviei.»**

**– Não me diga que considera relatório aquele lacónico rádio «cumprido serviço»?**

**– Exactamente – respondeu –, «o governador encarregou-me de cinco coisas; se eu tivesse feito só duas teria dito: cumprido serviço no que respeita aos números um e três, não se pôde fazer o dos dois, quatro e cinco pelas razões seguintes... como fiz os cinco basta o que disse».**

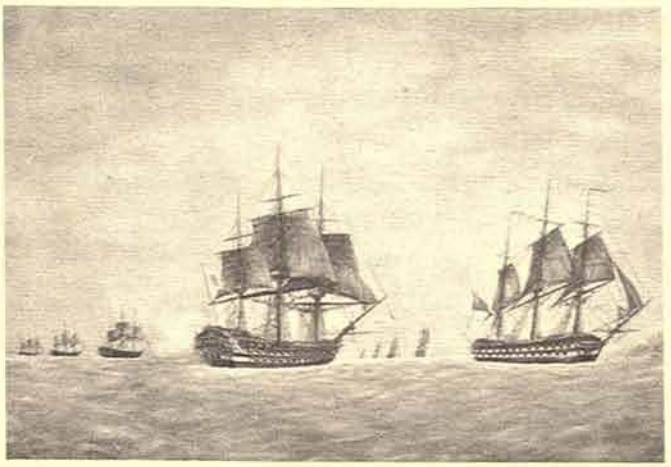
**Alguns meses depois regressou a Lisboa e, como era uso nesse tempo, foi ler as Ordens da Armada para se pôr em dia. Qual não foi o seu espanto ao ver numa delas um grande louvor ao comandante de outro navio «que pela primeira vez entrou no rio X» (o tal...).**

**Comentário escrito no «Diário»: «E assim, mais uma vez foi atribuído a outro o serviço que eu tinha desempenhado, mas a culpa também foi minha por não ter mandado o relatório...»**

*Com.*

N. A.: *Certamente os mais antigos já sabem quem era – Afonso Cerqueira.*

# Efemérides Navais Relativas ao Mês de Outubro



*BLOQUEIO DE MALTA:*
*A esquadra do marquês de Nisa, nas águas de Malta, salva ao aproximar-se a esquadra de lorde Nelson, em 25 de Outubro de 1798.*
*(Museu de Marinha – Óleo de Alberto Cutileiro.)*

24 de Outubro de 1799.

Tradução de uma carta que lorde Nelson dirigiu ao marquês de Nisa, almirante português que comandava a esquadra lusitana no bloqueio à ilha de Malta:

«Palermo, 24 de Outubro de 1799.

«Meu Caro Marquês.

«Sinceramente desejo que Vossa Excelência não precise de deixar Malta até que eu tenha forças capazes para o render. Em breve teremos um exército contra a ilha e ainda tenho esperanças que V. Ex.ª aí estará com os navios de Sua Majestade Fidelíssima, quando se renderem.

«V. Ex.ª foi o primeiro no bloqueio e espero que assistirá à rendição.

«A conduta de V. Ex.ª granjeou-lhe a amizade e a estima do Governador Ball, de todos os homens e oficiais Britânicos, e de todo o povo de Malta; e permita-me acrescentar o nome de Nelson como um dos seus mais calorosos admiradores, quer como oficial quer como amigo.

«Escrevo a Ball sobre o assunto das operações terrestres; ele mostrar-lhe-á a carta, pois escuso de escrever duas cartas sobre o mesmo assunto. Sir William e Lady Hamilton apresentam-lhe os seus mais calorosos cumprimentos; e creia-me sempre o seu obrigado e afeiçoado Amigo.

a) Bronte Nelson»

*M. Horta*
*Sarg.-aj. L*

---

# Perguntas... Com Cocha

*1 – Bater em vento é dar golpes no ar?*
*2 – Bater o prego é pregar?*
*3 – Batoques são rolhas?*
*4 – E B. B. é... Brigitte Bardot?*
*5 – Quando o navio bebe água pela borda é porque tem sede?*
*6 – Beijar é oscular?*
*7 – Berços são camas de criança?*
*8 – Beta é a segunda letra do alfabeto grego?*
*9 – As bexigas da chapa são contagiosas?*
*10 – E as bichas, são vermes?*

# Respostas... Descochadas

1 – Bater em vento é panejar ou grivar a vela com o vento de proa. Utiliza-se também esta expressão para significar uma atitude de indecisão.

2 – Bater o prego é baptizar um navio.

3 – Batoques são cavilhas que seguram as extremidades dos cabos que constituem a mesa das enxárcias reais, para o costado do navio.

4 – Não..., apenas a abreviatura de bombordo.

5 – O navio bebe água pela borda quando embarca água ou mete mar.

6 – Beijar é chegar o mais possível, encostar, levar a tocar os dois moitões duma talha. Em calão náutico significa colidir, chocar ou tocar ao de leve.

7 – Berços são estruturas onde assenta directamente o navio quando na carreira, no plano ou em doca seca.

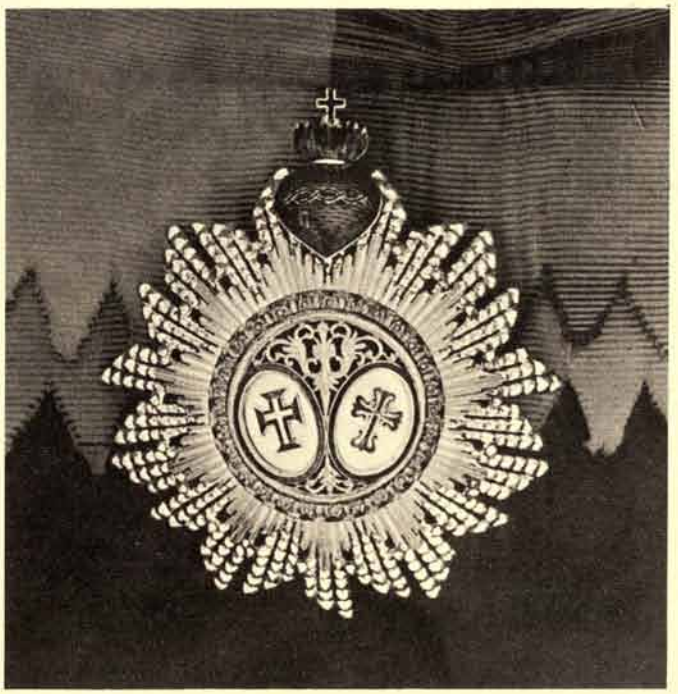
8 – Chama-se beta a um cabo ou aparelho de força, dado noutro cabo para o atesar.

9 – Trata-se de corrosões da chapa, de forma e bordos irregulares que parecem feitas com instrumento perfurante e se assemelham aos sinais deixados na pele pela varíola.

10 – Bichas são bocados de gacheta, cosidos no vergueiro do pano, para amarrar a vela na manobra de ferrar; consoante a sua localização, recebem designações diferentes – bichas da cruz, bichas de tempo.

*S. Elpídio*
*Cap.-frag. AN*

# A ORIGEM DAS CONDECORAÇÕES



*Banda das duas Ordens Portuguesas de Cristo e de Avis, com o sagrado coração.*

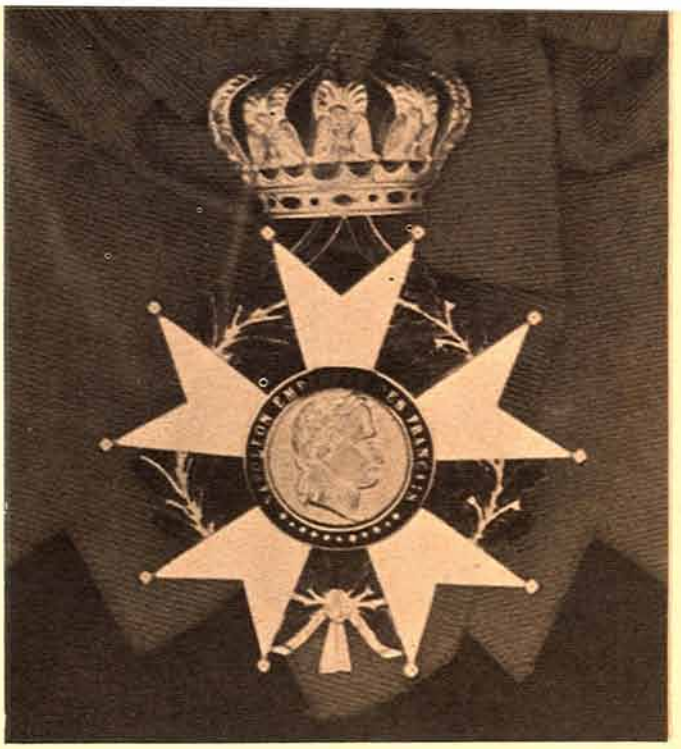
Sendo considerado pelo senso comum o uso de ornamentos pessoais, isto é, de objectos, pinturas, decorações, não absolutamente necessários ao agasalho, ao conforto ou à higiene do indivíduo (tal é o caso do vestuário propriamente dito) como prática essencialmente feminina, causa certa admiração porque se cobrem alguns homens, dentre eles avultando os militares, de fitas coloridas, rodelas ou cruzes de metais preciosos, colares finamente trabalhados ou grandes bandas e faixas a tiracolo, sobretudo em reuniões de cerimónia ou quando vivem acontecimentos festivos. Há, parece, um contra-senso em que a masculina rudeza mais dada às artes marciais que a subtilezas decorativas abdica em favor de femininos devaneios, ou aparentes futilidades.

A vida mental do homem é um labirinto levado da breca. Em sociedades menos evoluídas na arte de exterminar o próximo – onde a cisão do átomo ainda está longe de aparecer e nem se conhecem mesmo o carro de combate e a pólvora, o que obrigava os desacordos ou agravos a derimirem-se cara-a-cara, corpo-a-corpo, por luta de bandos contra bandos – as pinturas faciais, o uso de penas ou chifres e de outros acessórios justificava-se tanto para impressionar o adversário como para dar emoção, coragem e espírito de corpo aos irmãos de crença. Contudo, nas sociedades evoluídas a que felizmente pertencemos, a couraça ilude o humano instinto de sobrevivência e não precisamos já de impressionar ninguém, nem amigos nem inimigos. O sucesso na guerra passou a depender sobretudo da inteligência e da técnica, restando pouco lugar a confrontos pessoais. A ostentação de enfeites não tem, pois, intencionalidade emotiva directa. Aliás, como dissemos, usam-se mais nos nossos dias em solenidades e festejos. Será, realmente, o pedacinho das hormonas do outro sexo que em todos existe a manifestar os seus reflexos? A verdade é que já na antiguidade assíria, egípcia e romana havia distinções ornamentais nos peitos dos guerreiros, lado a lado com distintivos de hierarquia ou de comando. Pedras sepulcrais de chefes mais ilustres reproduzem as suas figuras ostentando ao peito vários medalhões decorativos que se deduz terem sido atribuídos por feitos de valor, militar ou não.

Os elementos estilizados iam desde coroas de folhas de oliveira, de louro ou de carvalho até figuras de deuses e de animais, prevalecendo nestes os tradicionalmente mais possantes – a águia, o leão e o touro.

Mais tarde, quando as populações não conseguiam nesta vida senão amargo quinhão de deveres para com o senhor feudal, viviam os trabalhos de sol a sol sem conforto material nem grandes alegrias, e toda a esperança se continha na promessa duma vida eterna feliz, no Além, para os fiéis e escruppulosos cumpridores dos preceitos religiosos, a cruz passou também a emblema de muitas aplicações. Expedicionários civis ou militares dos mais recônditos povos da Europa pintam cruzes no peito, nas costas e nas mangas para se identificarem na missão de libertar as Terras Santas do domínio de outras crenças. A disciplina que aos poucos entrou nas turbas destes cruzados originou a instituição de colectividades ordena-

*Ordem da Jarreteira criada por Eduardo III, de Inglaterra, por 1348.*



*Legião de Honra, francesa, fundada por Napoleão Bonaparte.*

das e bem definidas constituídas sobretudo por cavaleiros que se agrupavam sob juramento de cumprirem preceitos monásticos, e passaram a adoptar insígnias onde a cruz era elemento principal. Eram as Ordens Religiosas.

A mais antiga ordem de cruzados, datando do século XII, foi a do Hospital de S. João de Jerusalém, depois conhecida como dos Cavaleiros de Malta, a que se seguiram as do Cavaleiro do Templo, dos Cavaleiros do Santo Sepulcro, dos Cavaleiros de S. Lázaro, a Ordem do Espírito Santo e a Ordem dos Cavaleiros Teutónicos. Destas derivaram, com o tempo, as luso-castelhanas de Calatrava, de Alcântara, de Santiago da Espada, de S. Bento de Avis, e a sucessora dos Templários – a Ordem de Nosso Senhor Jesus Cristo.

Estas Ordens eram, na sua fundação, associações ou congregações identificadas pela adopção de determinados preceitos de disciplina, regulamentos e deveres, constituídas inicialmente por cavaleiros e eclesiásticos mas depois também por servos, todos unidos por votos de pobreza, castidade e obediência. Seu objectivo imediato: a luta contra os fiéis de Maomé, pressupostos inimigos da cristandade. O tempo acabou por diluir ardores de intransigência religiosa, mas as ordens haviam conquistado lugar proeminente de fortuna, influência política e até social. Ficaram. Mantiveram, embora com variantes de desenho que se individualizaram, o elemento básico da cruz como símbolo.

Como não era possível a toda a gente fazer parte duma Ordem, que possuía número limitado de membros, o pertencer a qualquer delas tornou-se motivo de distinção, tornou-se mercê honorífica. Usar a respectiva insígnia era decoração honrosa que só alguns, aqueles que a ela haviam jus, se orgulhavam de possuir. Os monarcas encontravam aí forma de contemplarem acções relevantes dos seus súbditos, reconhecendo mais facilmente sem dúvida os que mais próximo estavam da sua observação directa, portanto, cavaleiros ou altos dignitários, gentes da corte ou suseranos por vassalagem directa. A Ordem hierarquizou-se, assim, nas posições mais destacadas duma sociedade de classes em que a aristocracia guardava ciosamente pergaminhos genealógicos.

Monarcas europeus criaram novas ordens. Eduardo III cria na Inglaterra a Ordem da Jarreteira; o imperador Segismundo, na Hungria, a Ordem do Dragão. Na Dinamarca funda-se a Ordem do Elefante; na Rússia, a de Santo André; na Polónia, a da Águia Branca; em França, a de S. Miguel. E, naturalmente, muitas outras, que seria monótono enumerar. Aos poucos, criam-se Ordens de distinção que servem apenas como símbolo de homenagem a quem são conferidas. Receber tal condecoração deixa de ser sinal de votos ou juramento dentro duma comunidade irmanada de nobre ideal de luta por certos princípios, crenças ou civilização, para ser apenas o testemunho de apreço ou distinção que houve por bem ter quem a confere. É evidente que tal apreço resultará, por norma, de feitos importantes. Mas não necessariamente e de modo algum restritos a actividades militares.

As Ordens Religiosas são, assim, as precursoras da condecoração honorífica, largamente utilizada durante séculos como recompensa pouco dispendiosa, mas não menos apreciada, que havia de conduzir exactamente por estas mesmas características à divulgação de outras mercês não sujeitas a restrição numérica, que a actividade militar por sua própria natureza bem receberia.

E nasceu, assim, a medalha militar, cujas insígnias tão bem quadravam a essa outra instituição de vestuário igual e vistoso, mais ou menos guarnecido de cores e de dourados – o uniforme –, que os dois séculos precedentes conheceram no apogeu da sua exuberância garrida e decorativa.

*S. Machado*
*Cap.-m.-g.*

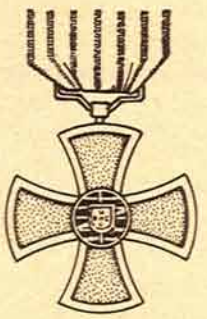
# a Pátria honrai

**Merecedor, em todas as circunstâncias, da completa confiança do Comando e demonstrando possuir, para além das suas qualidades humanas e de militar, grande sentido do dever e dedicação pelo serviço, lealdade, coragem, decisão, sangue-frio e serena energia debaixo de fogo, o 1.º-tenente JOSÉ LUÍS RODRIGUES PORTERO foi justamente agraciado com a medalha da Cruz de Guerra de 4.ª classe.**

**Oficial imediato do Destacamento N. 2 de Fuzileiros Especiais actuando em Moçambique, as suas acções tácticas ao comandar a unidade no impedimento do respectivo comandante e o seu grupo de assalto estiveram na base de muitos dos triunfos alcançados.**

**Numa das operações conduziu o pessoal no assalto a um importante reduto inimigo, infligindo-lhe substanciais baixas em pessoal e material, apesar de forte resistência oferecida; noutra operação, em hábil manobra envolvente, capturou com os seus homens todo o armamento existente num acampamento perto de importante base inimiga, assim como documentos fundamentais do respectivo comando.**

**Também em patrulhas nos rios foram por duas vezes o 1.º-tenente PORTERO e o seu pessoal fortemente emboscados por grupos inimigos; com uma manobra corajosa dos botes, levando-os para a margem, em situação desfavorável no terreno, conseguiu pôr o inimigo em fuga, causando-lhe baixas consideráveis.**



*N. R.: O 1.º-tenente PORTERO é natural de Odivelas, concelho de Loures.*

# ZAMBEZE

## "Operação Salvamento"

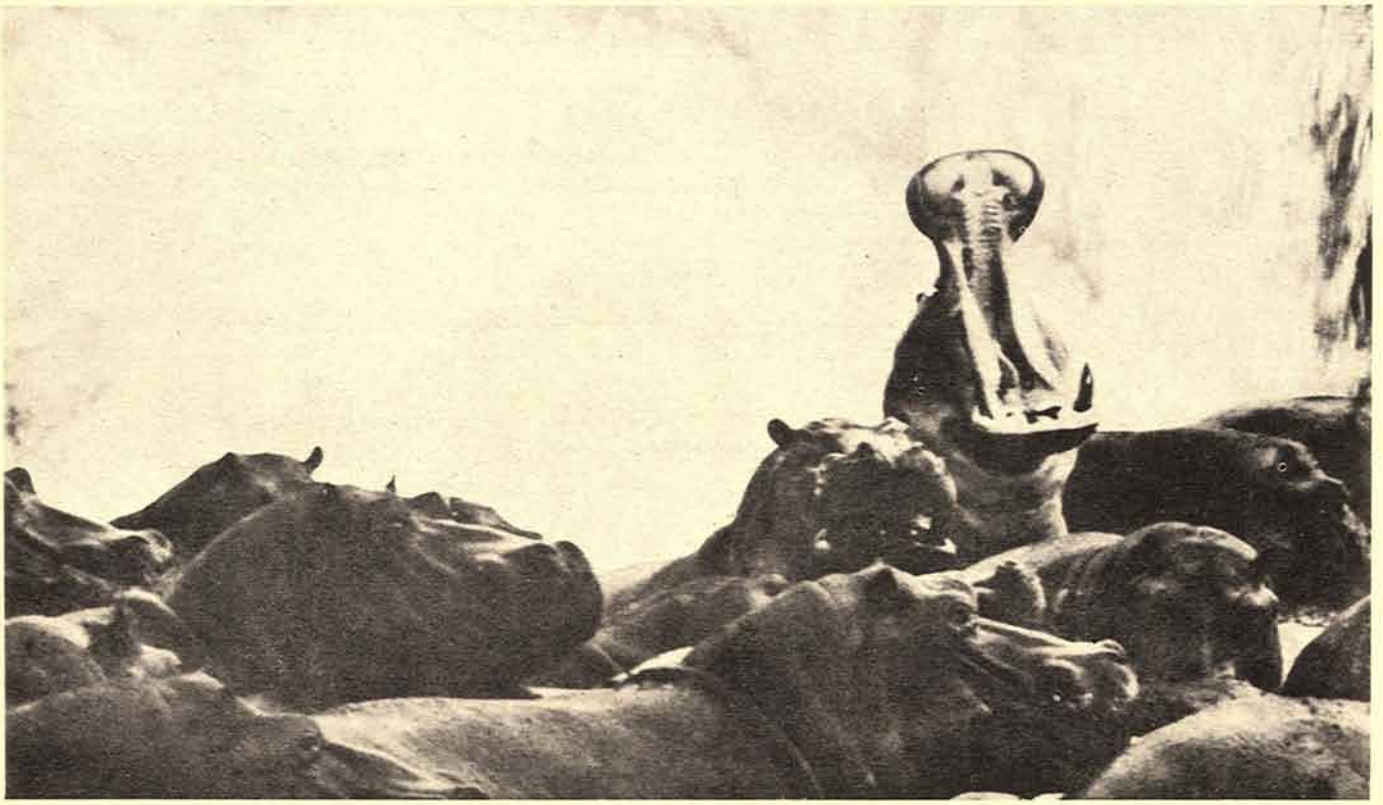
Os números estão ainda longe de ser iguais. Mas, correspondente ao caudal enorme do Zambeze, pode considerar-se, no que hoje se divulga sobre investimentos no Ultramar, quanto se escreve e mostra pela imagem respeitante à grande barragem de Cabora Bassa. A obra gigantesca a fechar as gargantas penhascosas e apocalípticas do rio que vem do Estado irmão da costa atlântica é orgulho justificável. Podem não estar em todo o seu conjunto inteligência e técnica exclusivamente portuguesas; pode suceder que o bolo grande da energia a produzir não seja ainda consumido dentro do jovem Estado português do Índico. Ainda assim, é obra que justifica perfeitamente o orgulho que desde já se manifesta no homem luso.

Um pormenor, porém, merecerá maior divulgação, por menos presente em quanto se tem reclamado nos aspectos subsidiários ou marginais – marginais no mais restrito sentido do termo – das zonas imediatamente alcançadas pelos efeitos directos das obras.

Como se sabe, a contenção das águas pela enorme altura da parede mestra da barragem vai originar um lago tão grande que servirá perfeitamente de via navegável entre futuros pólos de desenvolvimento com base em riquezas possíveis de exploração, já existentes ou a criar. Este aspecto positivo do grande reservatório líquido que surgirá tem, todavia, reversos importantes que não podem, ou não devem, ser olvidados.

Em boa técnica, nenhuma obra que envolva populações ou grandes extensões territoriais, do simples (?) ordenamento da pastorícia à exploração florestal ou abertura de estradas, deverá ser programada para entrar em execução sem terem sido ponderadas consequências que os menos avisados tomariam até por escusadas ou supérfluas. O património cultural acumulado às vezes por milénios de presença humana e que tão frequentemente subestimamos; o equilíbrio ecológico tão difícil às vezes de esmuiçar nas suas intrincadas dependências; as riquezas geológicas, até históricas, biológicas e geográficas que possam estar envolvidas. Nenhum pormenor será suficientemente pequeno quando as repercussões podem ser grandes. Transformar terras magníficas e generosas em desertos inabitáveis custa (e demora) bastante menos do que pode imaginar-se.

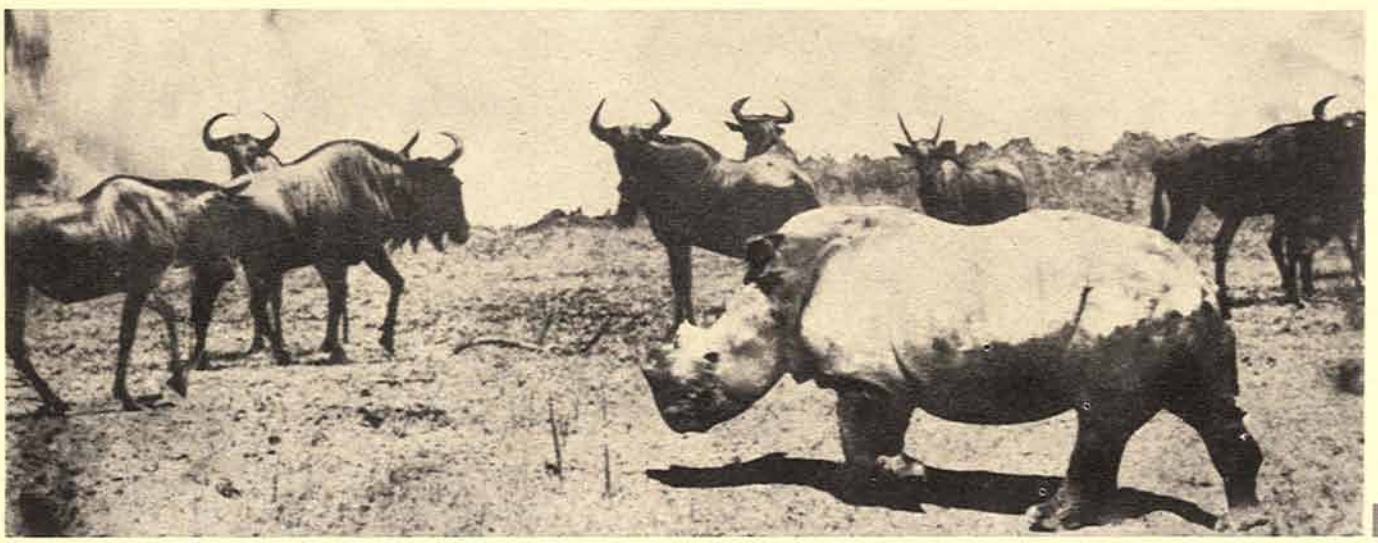
O programa de obras de Cabora Bassa houve assim por bem incorporar, nos múltiplos grupos de estudos e de trabalhos que o integram, missões científicas que vão da pesquisa e identificação de possíveis fósseis ao destino, protecção e até evacuamento das espécies vivas de animais selvagens que habi-



tem nas zonas submergíveis ou atingidas pelo efeito da grande inundação que ocorrerá.

Programou-se, assim, o reconhecimento de todo o vale médio do Zambeze para uma avaliação positiva das espécies mais representativas e seus quantitativos, com vista não só a cuidar da sua preservação quando as águas invadirem os territórios como a aproveitar a circunstância para instituir até futuros parques de caça, ou de reservas, em resposta à crescente procura internacional do turismo cinegético e de fotossafaris.

Do total da área atingida pelas águas emergirão cerca de vinte pequenas ilhas permanentes, das quais se podem considerar quatro de razoável extensão, atingindo uma 25 quilómetros quadrados. Está a ver-se que muitos animais, recuando, aos poucos, do avanço das águas no progresso da inundação, hão-de acabar por ficar isolados, muitos deles em ilhotas sem área nem volume de alimentos que garantam sobrevivência prolongada, se não forem eles próprios condenados a submergir também. A «operação salvamento» impõe-se, então, como indispensável, imperiosa, urgente. Do reconhecimento aéreo efectuado não se prevê, para já, acuidade alarmante do problema numérico. Calcula-se até densidade relativamente baixa de caça de médio porte na região. Sabe, todavia, quem se desloca num pequeno avião de turismo a baixa velocidade e altura de observação ideal, como é difícil distinguir animais de certa corpulência em meio acidentado, mesmo de arborização pouco densa, circunstância a que não é estranho quer o mimetismo de cor quer os jogos de volume e de sombras; apenas em chana aberta as manadas se tornam



perfeitamente visíveis, distinguindo-se então os guias ou chefes nas posições de enquadramento, tão bem como as crias nas zonas mais recônditas ou à ilharga dos progenitores.

De qualquer forma, há que atender a número significativo de cudos, impalas, facocheros, cabras das rochas, não excluindo o problema mais delicado dos elefantes, búfalos, hipopótamos e leões, que terão de salvar-se em grande número de morte quase certa. No vale do Zambeze e alguns afluentes contam-se mais de 4000 hipopótamos e a zona de Marromeu já é famosa pelos seus 25 000 búfalos. Admitindo mesmo a hipótese (aparentemente favorável) destes animais conseguirem encaminhar-se todos para um local de terra firme durante o processo da submersão dos territórios, a carga resultante por hectares seria desastrosa para os pastos, acabando o pisoteio por destruir a cobertura herbácea, a ecologia, e, com isto, a possibilidade de sobrevivência.

Há, assim, que localizar e formar um parque de caça onde a vida destes novos «salvos das águas» possa continuar. A região de Chioco, perto do rio Luía, já de si de muito fraca densidade populacional, parece reunir as condições naturais necessárias e indispensáveis, conjugando a cobertura vegetal com margens adequadas a abeberamento, ocorrências rochosas e relevos alternando com planuras, beleza paisagística natural e localização atractiva para o grande turismo.

Tudo faz prever, pois, que ao lado de Cabora Bassa um novo parque de fotossafaris ao lado de outro para actividades cinegéticas constituam justificado cartaz turístico da região, ao mesmo tempo que honram aquele espírito de conservação da Natureza por vezes tão arredado do que se tem, vulgarmente, por «coisas mais sérias...». A «operação salvamento» será, assim, para nós, tão honrosa como a própria dimensão de Cabora Bassa.

*Sousa Machado*
*Cap.-m.-g.*

# MÃE

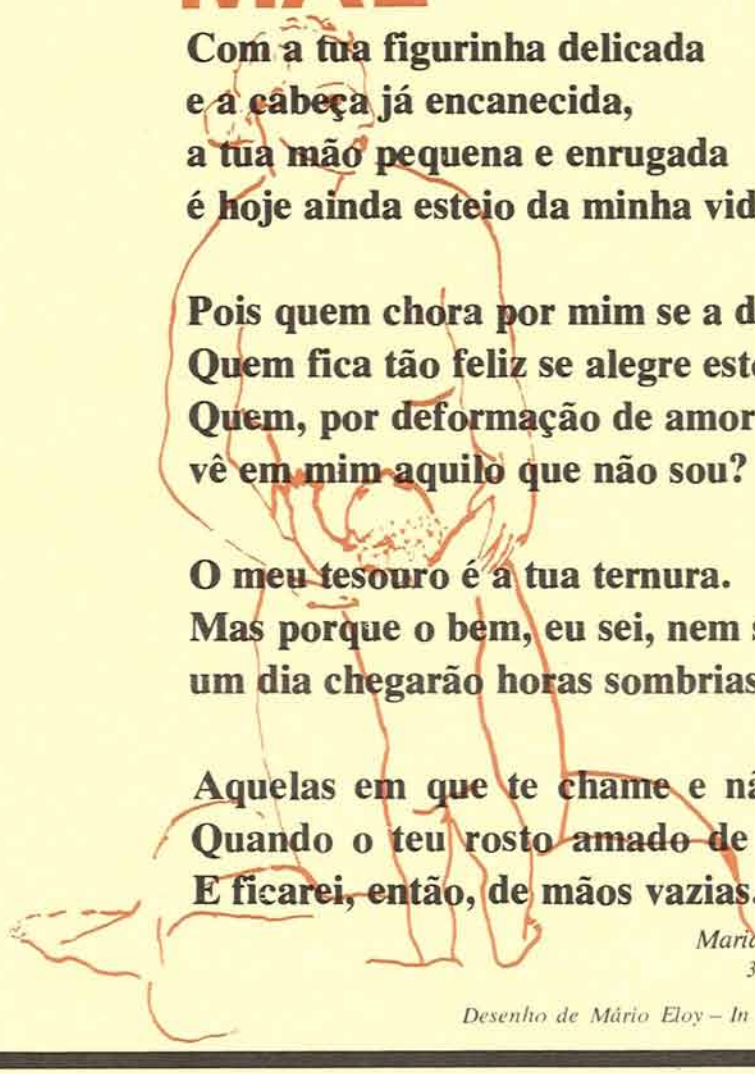
**Com a tua figurinha delicada**
**e a cabeça já encanecida,**
**a tua mão pequena e enrugada**
**é hoje ainda esteio da minha vida.**

**Pois quem chora por mim se a dor me afronta,**
**Quem fica tão feliz se alegre estou?**
**Quem, por deformação de amor sem conta,**
**vê em mim aquilo que não sou?**

**O meu tesouro é a tua ternura.**
**Mas porque o bem, eu sei, nem sempre dura,**
**um dia chegarão horas sombrias:**

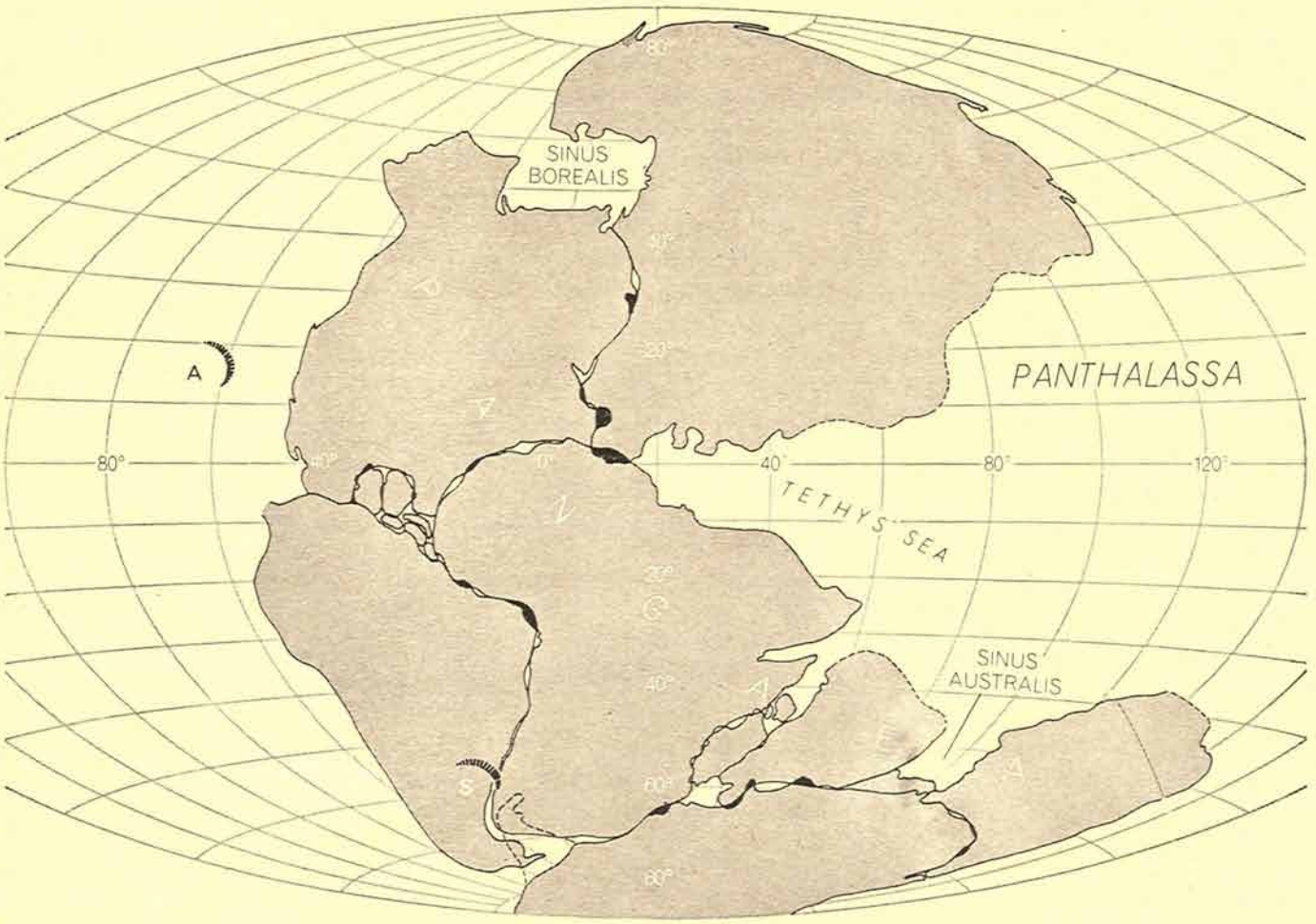
**Aquelas em que te chame e não respondas,**
**Quando o teu rosto amado de mim escondas.**
**E ficarei, então, de mãos vazias.**

*Maria Emília de Sousa Leite*
*3.º-oficial do Q. P. C. M. M.*



*Desenho de Mário Eloy – In «Colóquio», Maio de 1959.*

# ORIGEM E EVOLUÇÃO DOS OCEANOS




*As massas continentais e oceânicas há 200 milhões de anos. Os arcos A e S são as referências relativas à posição actual dos arcos das Antilhas na América Central e Nova Escócia no Atlântico Sul para localização dos continentes antigos. Aparecem assinalados em todos os mapas.*

**Creio que aos homens do mar não será de todo descabido saber como nasceram os mares por onde navegam. Não é fácil dar uma ideia dessa evolução de forma simples e resumida; por isso, esta tentativa apresentará necessariamente muita escassez de pormenores para se ater, de preferência, aos traços gerais da referida evolução.**

**Na primeira fase da existência da Terra não havia atmosfera. Gases como o hélio e o hidrogénio eram leves demais para que a força da gravidade os retivesse. A Terra não tinha oceanos e toda a superfície estava semeada de vulcões que expeliam lava, gases (hidrogénio e seus compostos) e vapores (dos quais o mais abundante seria o vapor de água). As moléculas de vapor de água imediatamente se dissociavam por acção da radiação solar nos elementos constitutivos – oxigénio e hidrogénio. O hidrogénio escapava-se e**

o oxigénio reagia com a amónia e o metano para dar o azoto e o anidrido carbónico. Desta forma, supõe-se que a atmosfera primitiva da Terra seria formada por uma mistura destes dois gases. Só mais tarde (com o advento do reino vegetal) ela se transformou até tomar a composição actual. As plantas, por fotossíntese, absorvem anidrido carbónico e libertam oxigénio. É por isso que as plantas têm uma importância vital para a composição da atmosfera e a sua preservação é a única garantia de sobrevivência para o reino animal. Quando se estabilizou o processo de formação da atmosfera, o excesso de água, proveniente da condensação do vapor, começou a acumular-se nas depressões.

Durante o período de existência do Homem à superfície da Terra pode considerar-se praticamente constante a quantidade de água existente e sem modificações notórias o arranjo dos oceanos e continentes. Porém, não foi sempre assim!

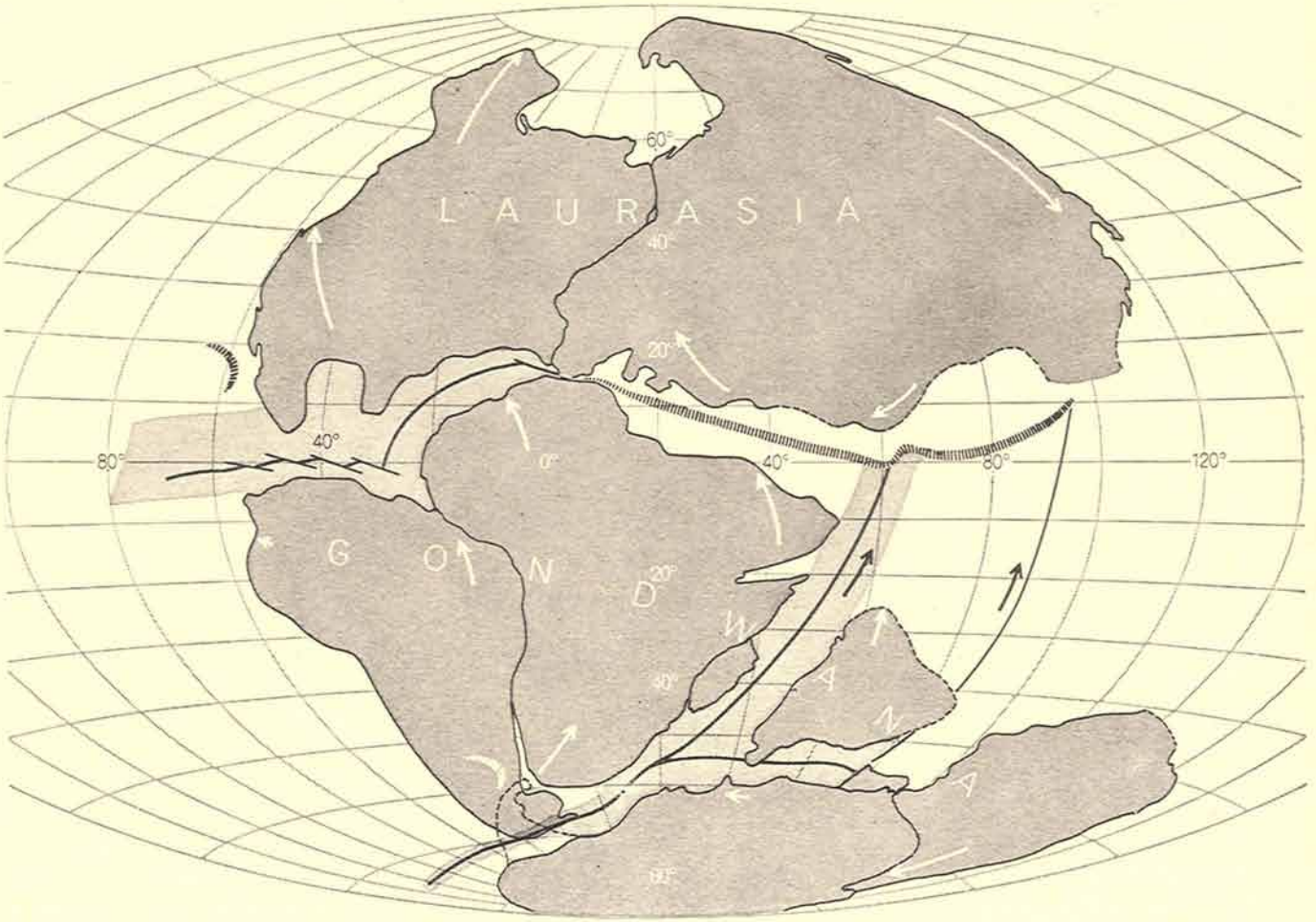
No início, havia um só oceano – Panthalassa (em grego quer dizer todos os mares) – e um só continente – Pangaea (em grego quer dizer todas as terras). A geologia e a oceanografia modernas conseguiram reconstituir, de maneira científica, esse continente primitivo e fixar a sua posição no globo terrestre. Panthalassa é assim o remoto precursor do oceano Pacífico. A figura 1 mostra o arranjo desse continente primevo – Pangaea – constituído a partir dos actuais continentes.

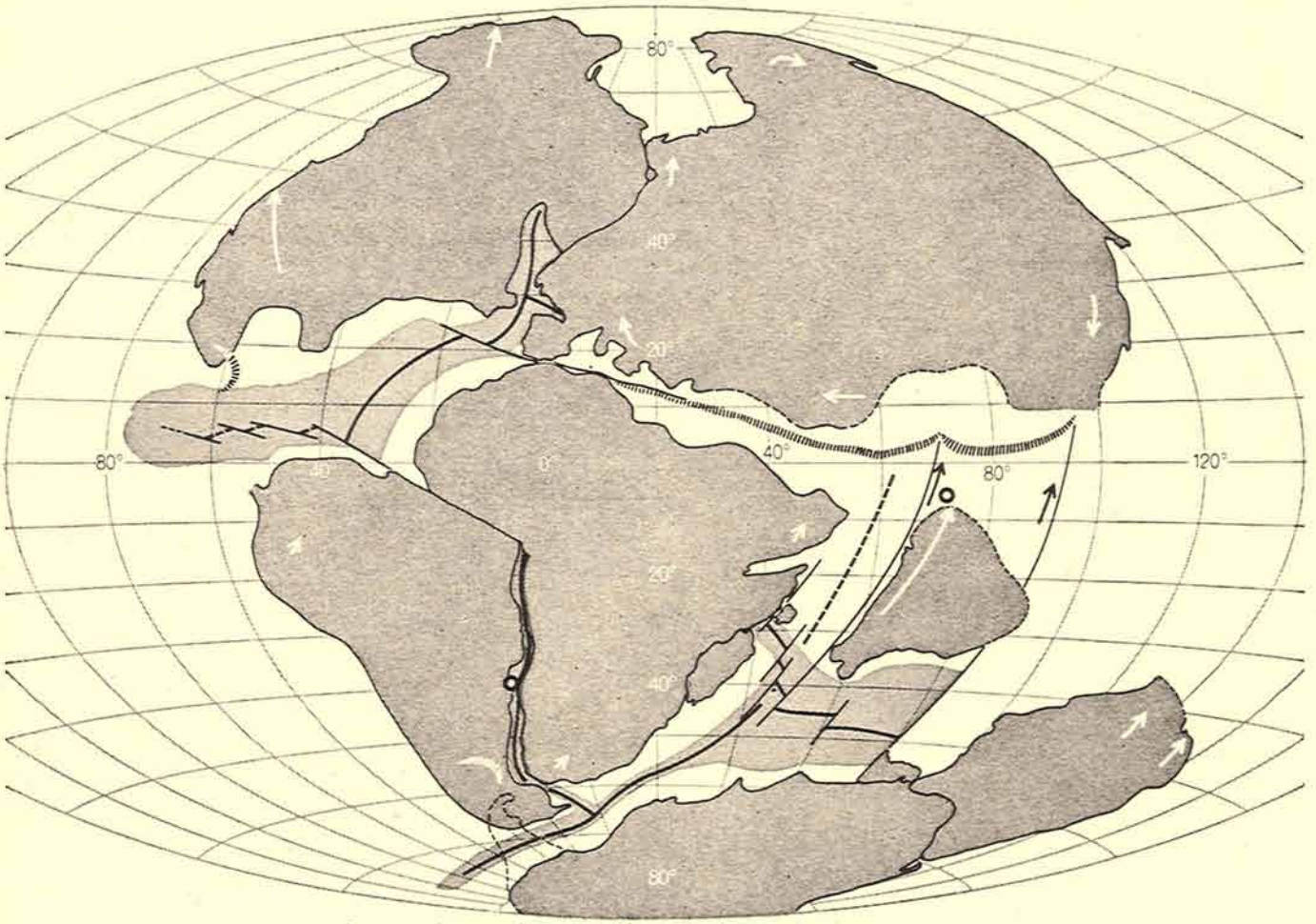
Como particularidades curiosas podem ver-se o mar de Tethys, que veio dar origem ao Mediterrâneo, Mar Negro e Mar Cáspio e a posição do subcontinente indiano (península do Industão), encravado entre as terras que deram origem à África e à Antártida.

Devido à instabilidade do manto (parte do interior da Terra em fusão sobre que assenta a crosta terrestre), a placa constituída por esse continente ancestral fraccionou-se e cada uma das partes iniciou movimentos migratórios, como se flutuassem à deriva sobre o manto. Esses movimentos mantiveram-se ao longo dos milénios e continuam hoje ainda, com resultados tristemente assinalados para a humanidade em cataclismos

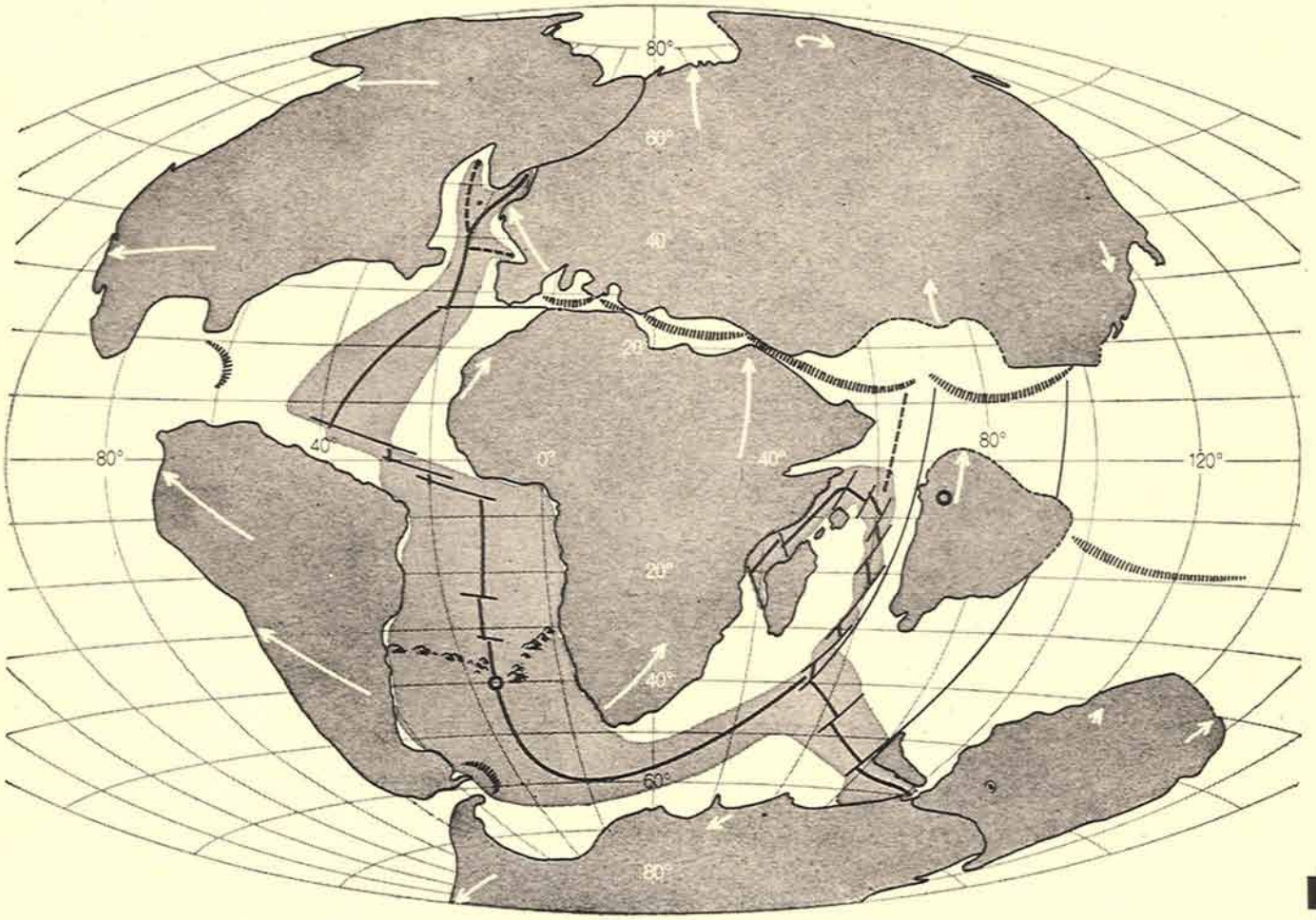
*Aspecto dos continentes ao fim de 65 milhões de anos de evolução. A América do Sul vai separar-se da África.*

*Aspecto dos continentes após 20 milhões de anos de evolução. Em sombreado fraco aparecem as zonas de fissura que levaram à separação da Laurasia e dividiram a Gondwana, destacando o subcontinente indiano. A linha assinalada ao longo do mar de Tethys é a cordilheira resultante do levantamento da crosta terrestre por compressão. Estende-se de Gibraltar ao Bornéu. As setas indicam direcções de movimentos.*






*Aspecto dos continentes após 135 milhões de anos de deslocamentos. Separa-se Madagáscar e irão separar-se a América do Norte da Eurásia e a Austrália da Antártida.*



como os terramotos, maremotos, actividade vulcânica, etc.

Ao fim de 20 milhões de anos é nítida a separação da Pangaea em dois blocos: o de norte – Laurasia – constituído pelas terras que viriam a formar a América do Norte, a Europa e a Ásia e o do sul –Gondwana–constituído pelas terras que viriam a formar a América do Sul, a África, a Índia, a Antártida e a Austrália. A própria Gondwana se fraccionou em três blocos, dos quais o central, correspondente à Índia, iniciou a maior migração continental que se conhece (cerca de 9000 quilómetros) até se encaixar no Sul da Ásia, dando origem, por compressão, à cordilheira do Himalaia. A figura 2 mostra o início destes deslocamentos. Era então o fim do Período Triássico, a 180 milhões de anos de nós...

Com o afastamento das massas continentais, os novos espaços criados foram preenchidos por água, formando-se novos oceanos cujo fundo é permanentemente preenchido pelo material que emerge do manto e vai solidificando. A lava brota no local onde se deu a fissura, formando-se uma crista de montanhas que persiste a meio de todos os oceanos que foram criados desta maneira. À medida que o magma (lava proveniente do manto) vai subindo vai afastando as plataformas de um e de outro lado. Por isso o Atlântico e o Índico têm um fundo muito mais recente que o Pacífico, por exemplo, e a parte mais jovem é justamente aquela que mais perto fica da cordilheira central.

O espaço para a criação destes oceanos foi conseguido à custa do Panthalassa que foi diminuindo de extensão.

Após 65 milhões de anos de deriva, no fim do Jurássico, já o Atlântico e o Índico se tinham alargado bastante, abrindo-se uma fissura que iniciou a separação entre a América do Sul e a África. A rotação da Eurásia começa a fechar a parte leste do mar de Tethys para formar o Mediterrâneo. Esta situação é a que corresponde à figura 3.

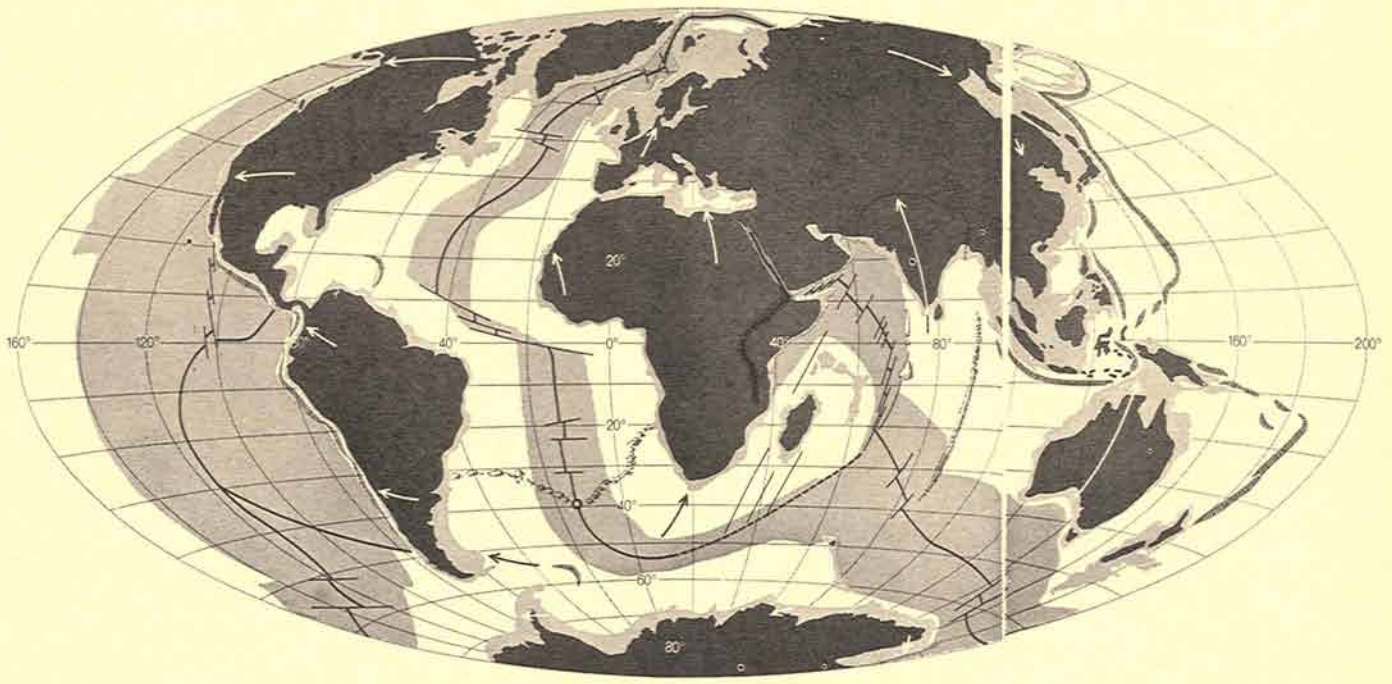
Ao fim de 135 milhões de anos, no termo do Período Cretáceo, o Atlântico Sul tinha-se alargado e transformava-se num grande oceano. Uma nova fissura iria separar Madagáscar do continente africano. No Atlântico Norte a linha de fissura deixaria de se prolongar a oeste da Gronelândia para persistir a oeste dela, indo separar, no futuro, a América do Norte da Europa. O Mediterrâneo está agora formado porque a torsão da Eurásia o fechou a leste. É o que mostra a figura 4.

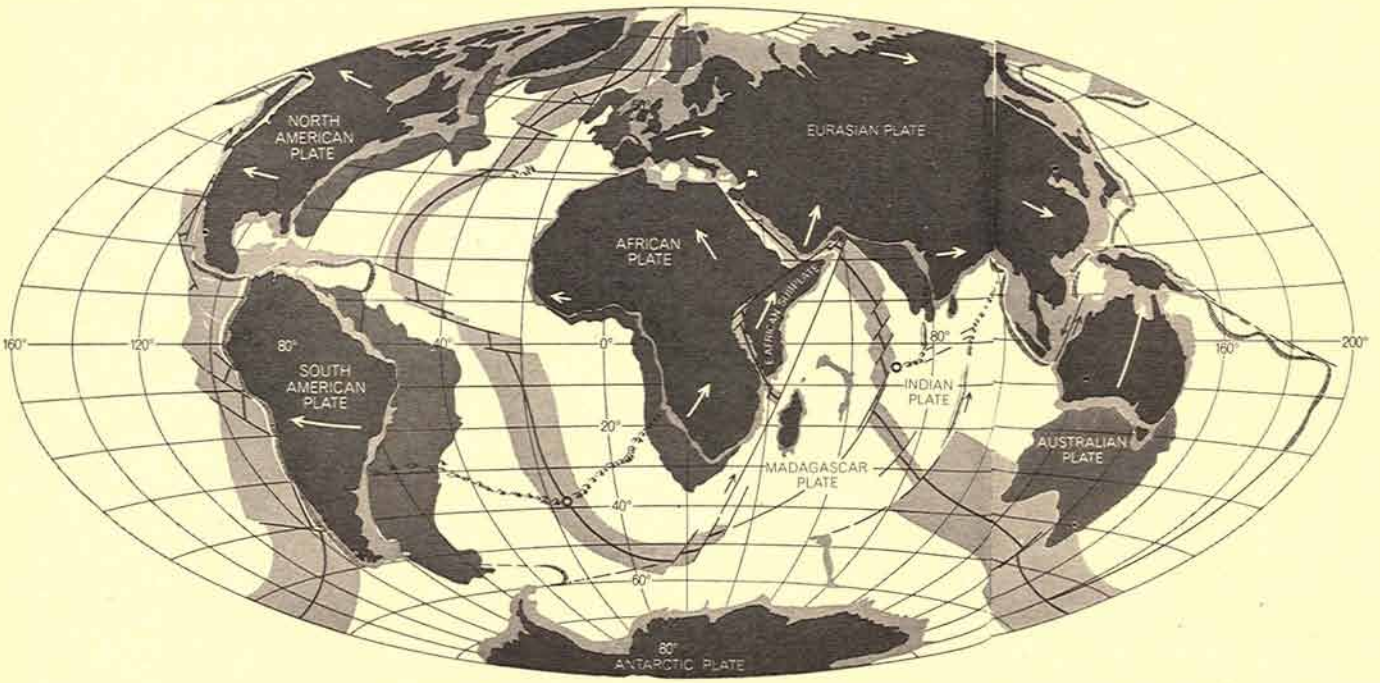
Mais 65 milhões de anos e temos a Terra com o aspecto que apresenta hoje e que a figura 5 nos mostra. O Atlântico e o Índico continuaram a alargar e as zonas sombreadas foram justamente as extensões de fundo criadas nesse período. O Mediterrâneo, que era um mar fechado, secou, até que um dia, tendo-se rompido Gibraltar (as colunas de Hércules), voltou de novo a inundar. Investigações recentes comprovam cientificamente este facto.

A Austrália separou-se da Antártida e o continente indiano completou a sua migração. A fissura a leste da Gronelândia atingiu o oceano Ártico dividindo definitivamente a Laurasia. O processo não pára de evoluir e a figura 6 mostra a posição provável dos continentes daqui por 50 milhões de anos. As maiores convulsões devem verificar-se na África que «abrirá» pela região dos lagos e no Extremo Oriente onde a Austrália, no seu caminho para norte, irá raspar a plataforma asiática. O Mediterrâneo e a Biscaia serão praticamente colapsados. Muito terá ainda que sofrer a humanidade!

Actualmente, com recurso aos satélites e a processos de medida com laser pode avaliar-se o afastamento entre as costas da Amé-

*Aspecto actual dos continentes.*






*Aspecto futuro provável dos continentes daqui a 65 milhões de anos.*

**rica e da Europa – cerca de 3 centímetros por ano. Há zonas do Mundo onde os afastamentos são maiores e outras onde são menores. O fundo dos oceanos não alarga uniformemente ao longo da fissura. Esta apresenta-se fracturada em muitos pontos e é nestas zonas que têm lugar os sismos. Por outro lado, se o fundo dos oceanos «jovens» alarga continuamente, fará colidir umas plataformas com as outras. Em certas zonas de colisão dão-se levantamentos de terras que formam montanhas; noutras, o fundo oceânico mergulha sob a plataforma continental até atingir o manto e fundir por efeito das elevadas temperaturas deste. Na fusão, libertam-se gases e vapores que, abrindo passagem através dos pontos mais fracos, dão origem aos vulcões. É o que acontece na orla da placa em que assenta o oceano Pacífico e que dá origem ao chamado «anel de fogo». A linha de fissura do Atlântico corresponde à sua cadeia central de que emergem os picos mais altos, constituindo ilhas de que os Açores são um exemplo. A instabilidade é sempre grande nestas zonas. Quem vivesse 50 milhões de anos, muito teria que contar...**

*O. Lemos*
*Cap.-frag.*

# notícias pessoais

## CASAMENTOS

Subten. RN José dos Remédios Rodrigues Gonçalves casou, em 19-5-73, com D. Maria Helena de Matos Paisana.

Subten. TE RN José Carlos Guedes de Almeida Rodrigues da Costa casou, em 29-7-73, com D. Lina Ofélia Ramos Lopes Leal.

Guarda-marinha José Manuel Penteado e Silva Carreira casou, em 22-7-73, com D. Gina Maria Sousa Gonsaler Pastor.

Aspirante EMQ RN José Eduardo Jesus Marques casou, em 20-6-73, com D. Maria Judite de Campos Gaiolas.

Aspirante RN Armando Caeiro da Cunha casou, em 24-6-73, com D. Fernanda Graça F. Marques.

Aspirante FZ RN José António

Caiola Lacerda de Almeida casou, em 31-7-73, com D. Ludovida Maria de Oliveira Freixo.
Sar.-aj. A RA Américo Maria Duarte casou, em 25-7-73, com D. Maria da Glória.
1.º-sarg. Q Francisco Jacinto da Luz casou, em 27-7-73, com D. Ana Lucrécia Brás.
2536/70/Mar. T Sílvio Moreira casou, em 1-7-73, com D. Maria Cesaltina Ferreira Taborda.

## *PASSAGENS À RESERVA*

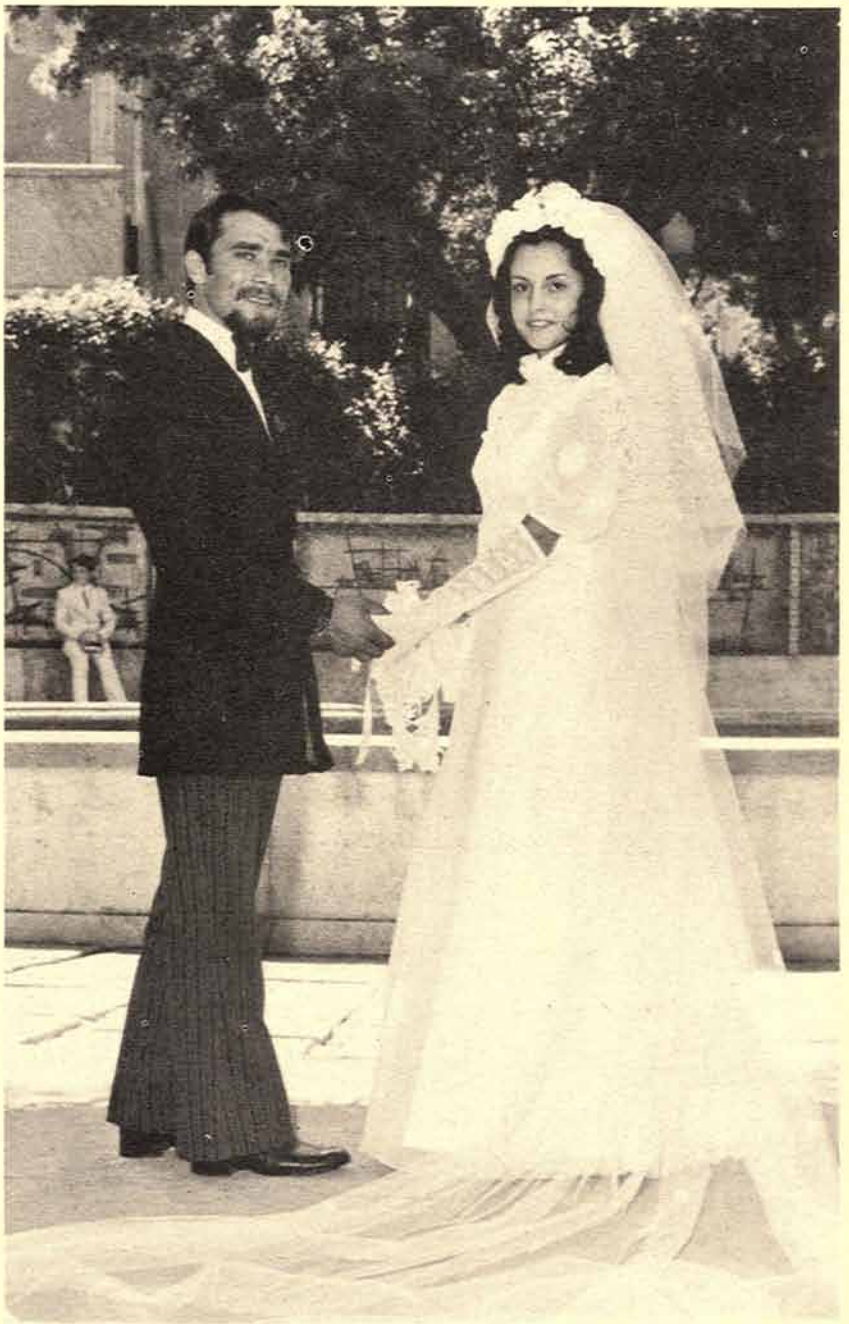
Cap.-m.-g. António Santos Gaspar passou à Reserva Aa em 11-7-73.
702/C. TFD Luís Pereira Juromito Carrapato passou à Reserva Aa em 6-7-73.
710/C. TFD José Augusto da Silva passou à Reserva Aa em 7-8-73.
1452/C. R Joaquim Taborda passou à Reserva Aa em 22-8-73.
2487/C. R Carlos Ferreira passou à Reserva Aa em 13-8-73.

## *FALECIMENTOS*

2404/C. M Jorge António Pereira faleceu em 7-8-73.
3607/C. CM António Sacramento Ferreira faleceu em 14-8-73.
4322/C. L Manuel Graça Ramos faleceu em 7-8-73.
1618/68/Mar. M José Pereira Alves faleceu em 19-8-73.
761/69/Mar. CM José Alberto Ferreira da Silva faleceu em 13-8-73.
1625/69/Mar. R Manuel Custódio Fernandes faleceu em 11-8-73.
997/71/1.º-gr. FZ Joaquim dos Santos Baptista faleceu em 25-8-73.
8131/72/2.º-gr. RM João José da Guia Santinho faleceu em 30-7-73.
2063/72/2.º-gr. FZ Carlos Lopes Campos faleceu em 20-8-73.
2082/72/2.º-gr. FZ Joaquim Gonçalves faleceu em 18-8-73.
825/73/2.º-gr. C Mário Nunes Serra faleceu em 22-7-73.

## *APOSENTAÇÕES*

Foram aposentados em 31-8-73:
Dr. José Augusto Teixeira, professor da Escola Naval.
Joaquim de Campos, primeiro oficial do Q. P. C. M. M.
João Leal Maurício, segundo faroleiro do Q. P. C. M. M.
António da Costa Júnior, patrão da costa do Q. P. C. M. M.



## *CASAMENTO*

Realizou-se em 14 de Agosto passado, em Almada, o casamento do 2.º.gr. C n.º 2589/70 Mário Constantino Leitão Marques Serrão com D. Anabela de Melo, funcionária do Supermercado da Marinha.
A »Revista da Armada» deseja ao simpático casal as maiores felicidades.

# filatelia

## E PORQUE NÃO UM NÚCLEO FILATÉLICO?

A nossa exposição permitiu-nos tirar muitas ilações, uma das quais, aliás conhecida e evidente, é o isolamento que rodeia a maioria dos nossos filatelistas, do que resulta uma série de dificuldades não só para melhoria das nossas colecções mas também para aumento de conhecimentos básicos que nos conduza a uma filatelia válida e frutuosa.

Esta situação, sabemos, tem dado origem a desânimos, desinteresse e até prejuízos, já que quando por qualquer motivo desejamos ou somos forçados a vender o nosso material, verificamos uma desvalorização verdadeiramente inaceitável.

O coleccionamento de selos, já o dissemos, é uma forma de investimento como outra qualquer, desde que seja ordenado e esclarecido, o que, diga-se, por vezes se torna difícil, dado a nossa vida nos obrigar frequentemente a afastamentos mais ou menos prolongados, de que resulta uma solução de continuidade e, pior que isso, origina paradoxalmente uma crise de abundância e de carências. Abundância porque sempre trazemos umas séries ou uns selos que o mercado só aceita a preços demasiado baixos e de carências porque ao pretender adquirir o que de novo apareceu durante a nossa ausência o encontramos a preços elevados ou, muitas vezes mesmo, como raridade e portanto difícil de encontrar.

Salvo melhor opinião cremos que umas das formas de solucionar estas e tantas outras situações análogas seria a fundação de um Núcleo Filatélico, apenas para o pessoal que serve ou serviu a Armada, onde em reuniões mais ou menos periódicas se procuraria através de trocas de opiniões e de material uma valorização que a todos traria vantagens.

Parece-nos que o assunto merece meditação, e por isso o deixamos à apreciação de todos aqueles que se interessam pela filatelia.

---

## NOVOS SELOS PORTUGUESES

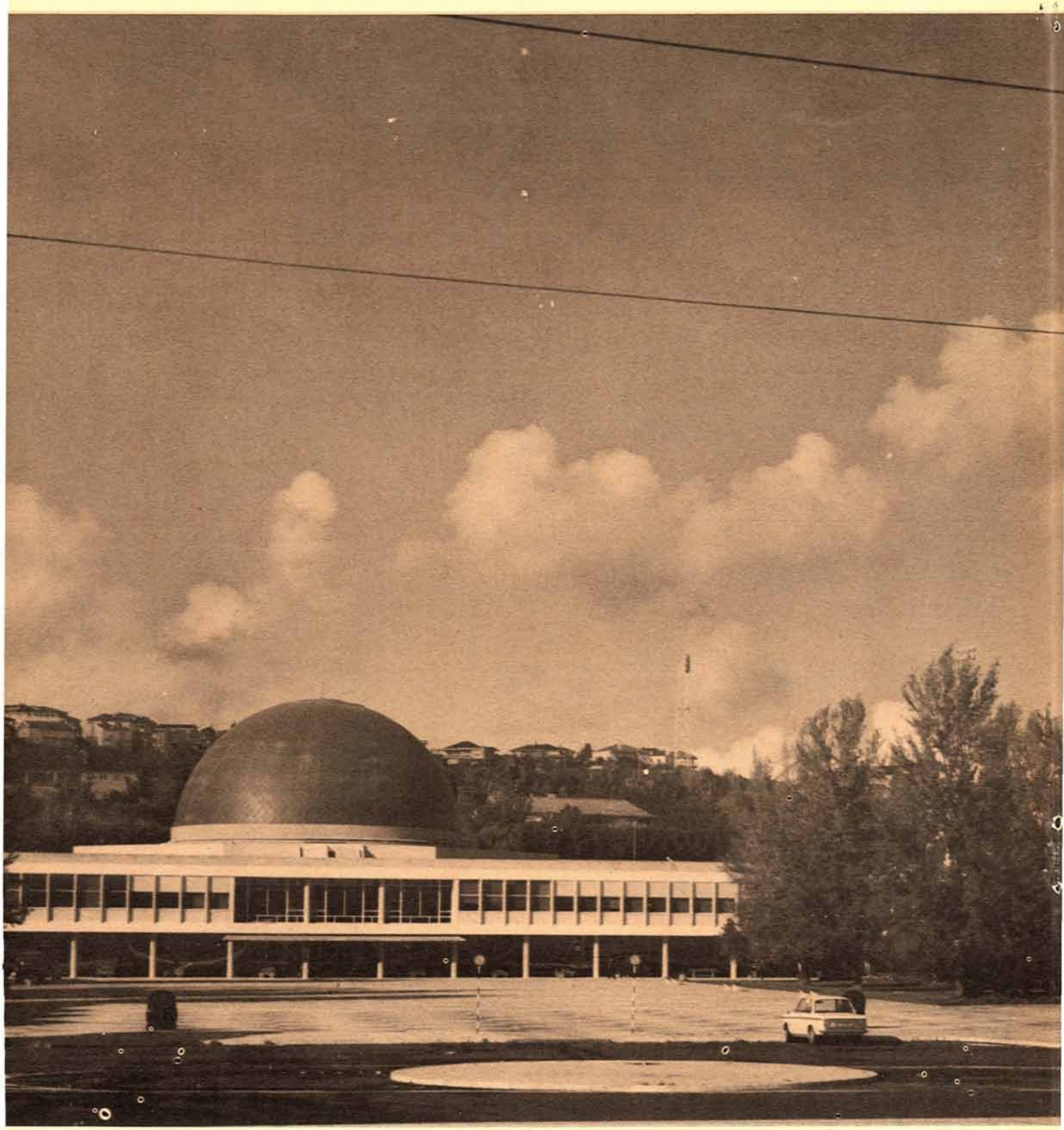
Para assinalar o Campeonato Mundial de Vela da Classe Vauriens que se realizou em Lourenço Marques entre 21 e 30 de Agosto passado, o Ministério do Ultramar mandou pôr em circulação no Estado de Moçambique, no citado dia 21, uma magnífica série de três selos, tendo como motivo fases da prática daquela modalidade desportiva.

Os desenhos são da autoria de Alberto Cutileiro, que mais uma vez nos brindou com um explêndido trabalho.

*G. Brandão*
*2.º-ten. SG*

---

# O MUSEU



# DE MARINHA

*Vista parcial do Museu de Marinha, vendo-se em frente a entrada para o Planetário, escritórios e biblioteca e, à direita, a entrada para os pavilhões de exposição no Mosteiro dos Jerónimos.*

**Sendo oficial da Armada portuguesa e reconhecendo que as tradições marítimas de Portugal se estavam a perder, D. Luís, rei de Portugal, criou, por portaria de 22 de Junho de 1863, o primeiro Museu de Marinha.**

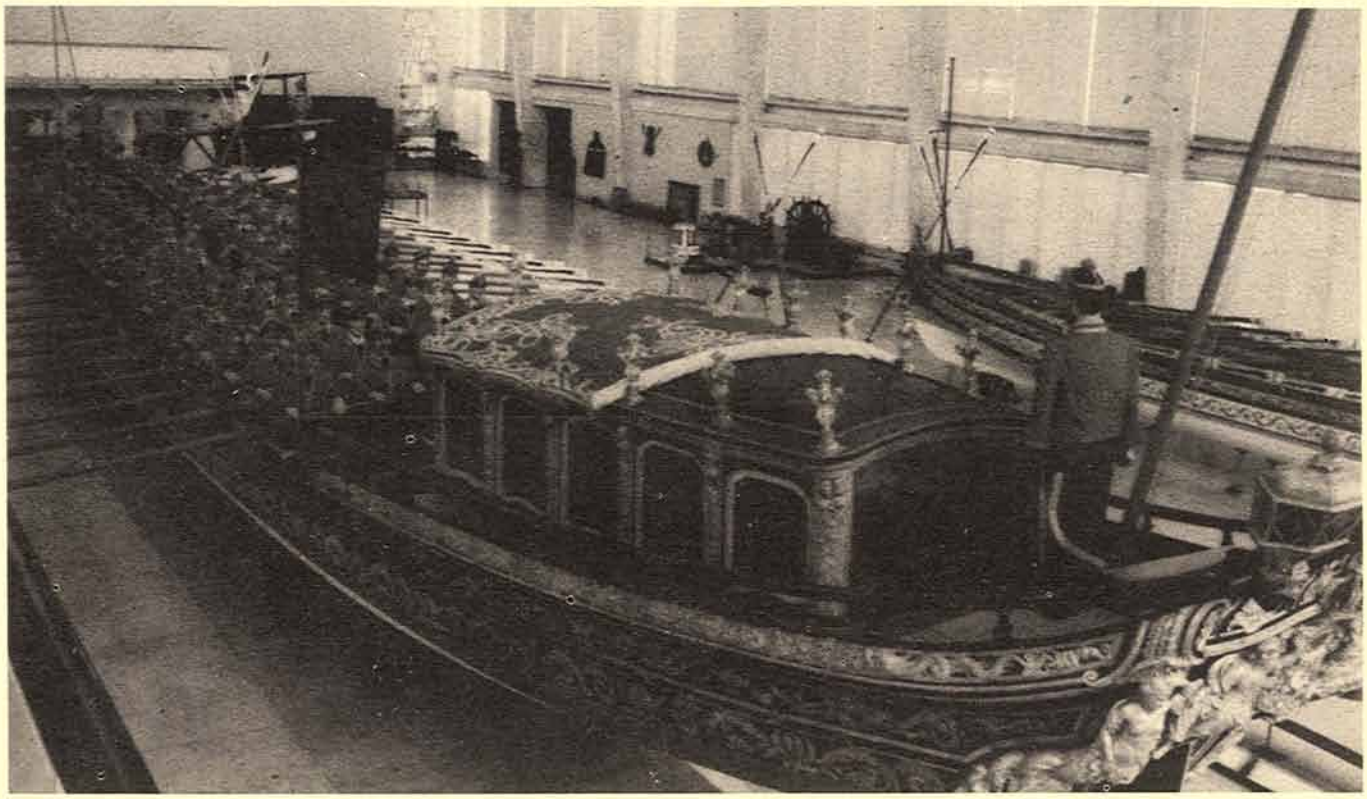
**Funcionava esta instituição na Escola Naval, no Arsenal de Lisboa, onde servia de apoio ao estudo dos futuros oficiais da Armada.**

**Em 1916, porém, registou-se o primeiro grande incêndio do Arsenal e foram poucas as peças do Museu que se salvaram desse sinistro.**

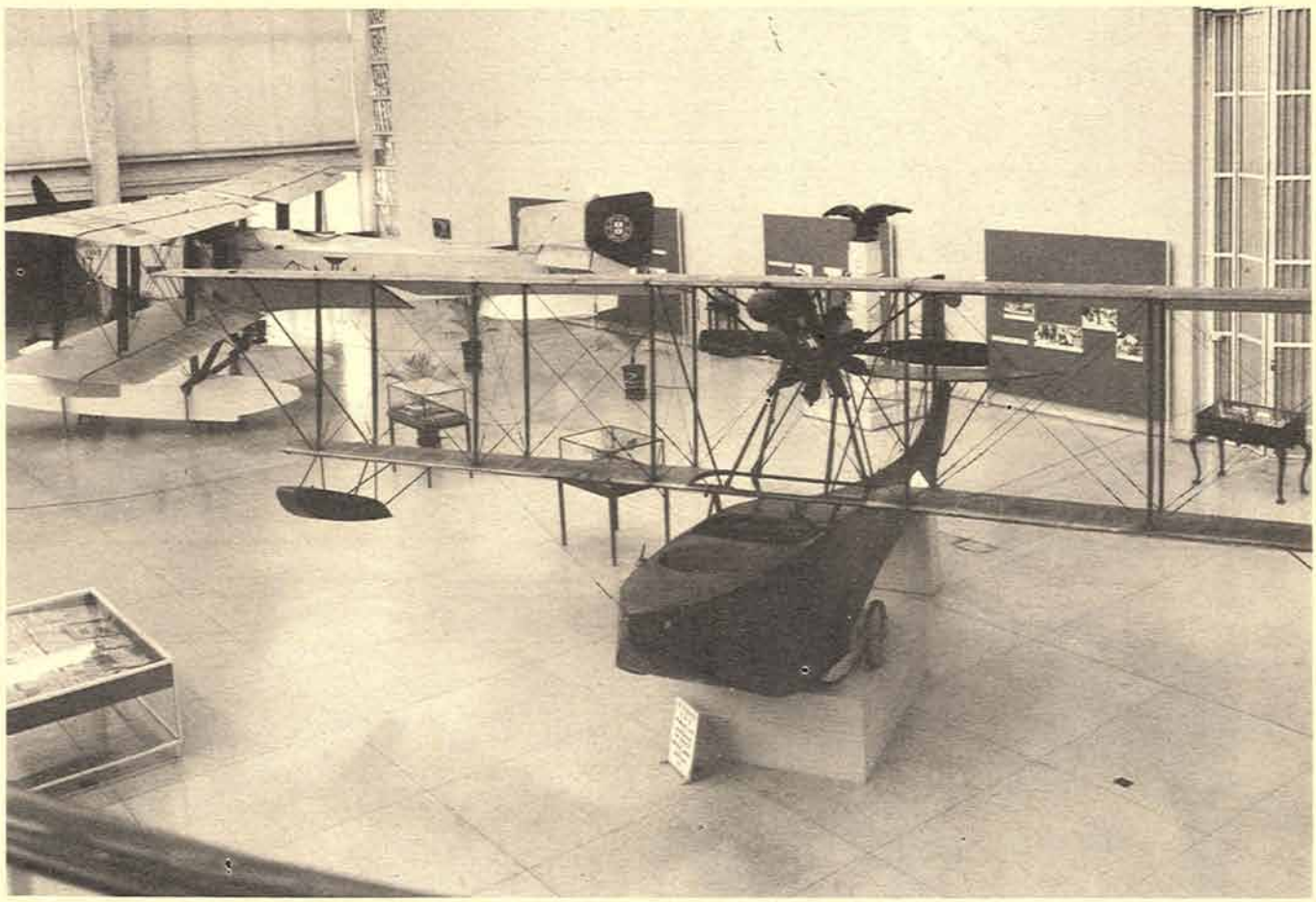
**Reconhecendo o Governo a necessidade de não deixar perder os objectos que documentam a história da Marinha portuguesa, em 1936, o comandante Quirino da Fonseca é encarregado da organização do Museu Naval Português, tendo sido ordenado por despacho ministerial que todas as estações marítimas prestassem a sua colaboração.**

**Do Arsenal de Lisboa passou o Museu em 1948 para o Palácio das Laranjeiras, onde ficou instalado até 1962, data em que transitou para as actuais instalações nos anexos do Mosteiro dos Jerónimos.**

**Autêntico apaixonado pelas coisas do mar e possuidor de enorme fortuna, Henrique Maufroy de Seixas, que viria a ser o maior doador de objectos para o Museu, chamou junto de si alguns dos melhores modelistas que existiam no nosso país, mestre Marques Manuel e seus filhos, entre os quais convém destacar a figura do mestre Luís Marques que até há bem pouco tempo trabalhava nas oficinas de modelismo do Museu de Marinha, e, acompanhado por tão preciosos colaboradores, tornou-se possuidor de uma magnífica colecção de modelos de barcos de todas as épocas e destinados aos mais diversos fins. Apesar de ser difícil afirmar que determinado modelo é de feitura superior a qualquer outro, de tal modo eles são perfeitos, apenas comparáveis a obras de joalharia, três núcleos merecem ser destacados: um, do tráfego fluvial, representando praticamente todos os barcos que na época sulcavam as águas dos rios de Portugal; outro, da marinha de pesca, constituído por grande número de embarcações de que hoje só nos restam os nomes na tradição da costa portuguesa; e, finalmente, o maravilhoso conjunto das galeotas reais, perfeitas réplicas dos originais e onde a técnica dos modelistas do grupo de Henrique Seixas está bem patente. Mas Henrique Seixas não coleccionava apenas modelos, também da sua colecção faziam parte**



*Galeota ou bergatim real, construído em 1778: 40 remos, 80 remadores (algarves). Destinou-se aos esponsais de D. João, IV, quando príncipe, com D. Carlota Joaquina. Ligam-se à embarcação factos históricos de visitas reais e presidenciais. No último serviço que prestou, conduziu, em 1956, para o Cais das Colunas, a rainha Isabel II e o duque de Edimburgo, da Grã-Bretanha, quando visitaram oficialmente Portugal, viajando a bordo do iate real «Britannia».*



*Aspecto geral da secção que recorda a extinta Aviação Naval, vendo-se em primeiro plano um hidro «Schreck F. B. A.», primeiro avião ao serviço da Aviação Naval, e, em segundo plano, o «Fairey 17» «Santa Cruz», onde Gago Coutinho e Sacadura Cabral, em 1922; terminaram a famosa primeira travessia aérea do Atlântico Sul, percorrendo 4367 milhas desde Lisboa (30 de Março) ao Rio de Janeiro (17 de Junho) em diversas etapas. Durante a viagem perderam-se dois outros aviões de tipo semelhante, o «Lusitânia» e o «Portugal».*

**alguns milhares de fotografias e grande quantidades de outros objectos relacionados com a vida marítima de Portugal.**

**Quando a morte o levou, em 1948, Henrique Maufroy de Seixas legou ao Museu de Marinha a sua magnífica colecção e, assim, a partir dessa data o nosso Museu passou a possuir uma das maiores e melhores colecções de modelos existentes no Mundo.**

**No testamento de Henrique Seixas figurava a cláusula tempo, isto é, havia que ter preparado local, em determinada data, para receber a colecção. Isto precipitou a aceitação do Palácio dos Condes de Farrobo para Museu de Marinha. A solução estava longe de satisfazer e assim, mais tarde, o Museu de Marinha instalou-se nos Jerónimos, como já se disse. Com a Colecção Seixas vieram para o Museu operários que a tinham realizado. Ficaram deste modo as oficinas do Museu habilitadas a continuar a magnífica obra daquele coleccionador e, a pouco e pouco, as suas salas se foram enriquecendo com novos modelos saídos das mãos de mestre Luís Marques e dos seus discípulos.**

**Mas a Colecção Seixas não constitui só por si o Museu de Marinha. É certo que são poucas as peças de grande e autêntica antiguidade existentes neste estabelecimento mas, mesmo assim, ainda se podem admirar alguns cepos de chumbo de âncoras romanas, um trom igual aos que os castelhanos utilizaram na batalha de Aljubarrota, uma columbrina retirada do Tejo, uma imagem do arcanjo S. Rafael que se diz ter acompanhado Vasco da Gama na sua primeira viagem à Índia e as galeotas reais, estas de data mais recente, pois a mais antiga data dos inícios do século XVIII.**

**O pavilhão das galeotas foi construído especialmente para albergar estas magníficas embarcações, orgulho da construção naval portuguesa e admiração de todos os que nos visitam.**

**Infelizmente, por carência de espaço, não temos patente ao público as secções de construção naval, armas navais, navegação, etc., de que possuímos já grande número de peças guardadas no Palácio das Laranjeiras por nos faltar um armazém onde os objectos em reserva sejam convenientemente guardados. O espaço é curto para um Museu de Marinha que está em permanente crescimento, porque a história não pára e o Museu de Marinha tem de acompanhar a sua evolução.**

**Mas, mesmo assim, visitem-nos. Não vão perder o vosso tempo ao admirar as nossas belas colecções e, por certo, sairão de cá um pouco mais enriquecidos de conhecimentos que quando entraram.**

*Manuel Maia*
*Subtenente TE RN*

# CURIOSIDADES

## OPINIÕES ACERCA DA JUVENTUDE

Segundo o «British Medical Journal», de 5 de Junho, o doutor Ronald Gibson, falando do conflito das gerações perante a Sociedade Médica de Portsmouth (Grã-Bretanha), começou a sua conferência por quatro citações:

*Primeira citação:*

«A nossa juventude ama o luxo, é mal educada, zomba da autoridade e não tem nenhuma espécie de respeito pelos velhos. As crianças de hoje são tiranas. Não se levantam quando um velho entra numa sala, respondem a seus pais e são muito simplesmente más.»

*Segunda citação:*

«Não tenho nenhuma esperança no futuro do nosso país se a juventude de hoje toma o mando amanhã, porque esta juventude é insuportável, sem moderação. Simplesmente terrível.»

*Terceira sitação:*

«O nosso mundo atingiu um estado crítico. Os filhos não escutam os seus pais. O fim do mundo não pode estar muito longe.»

*Quarta citação:*

«Esta juventude está podre desde o fundo do coração. Os jovens são maus e preguiçosos. Não serão nunca a juventude de outrora. Os de hoje não são capazes de manter a nossa cultura.»

Tendo lido estas quatro citações, o doutor Gibson revelou em seguida a sua origem:

A primeira é de Sócrates, 470-399 a. C.

A segunda é de Hesíodo, 720 a. C.

A terceira é de um sacerdote egípcio que viveu 2000 anos antes de Cristo.

A quarta foi descoberta recentemente numa olaria nas ruínas de Babilónia, tendo mais de 3000 anos de idade.

«Plus ça change...»

## CARGUEIRO A 100 NÓS?

A companhia aeroespacial North American Rockwell acaba de fornecer as primeiras notícias sobre um sistema de propulsão por jacto de água que permitirá a um cargueiro atravessar o Atlântico em 30 horas.

Construído pela divisão Rocketdyne e derivado de uma das suas turbobombas para mísseis, o sistema bomba a água e expele-a ao ritmo de 454 000 libras por minuto, com uma velocidade de saída de 150 milhas por hora.

O modelo mais potente deverá produzir mais de 30 000 CV, estando a ser estudadas unidades de 10 000 CV e 3000 CV.

*(In «Cols Bleus», n.º 1275, de Abril de 73)*

# voz da abita

*De Adriano Francisco da Luz, mar. FZE, em serviço em Angola, recebemos uma carta, que transcrevemos:*

«Vila Nova da Armada, 26 de Junho de 1973.

«Com um abraço para todos quantos colaboram na nossa muito querida Revista, junto envio dois negativos tirados nas Terras do Fim do Mundo, ao nascer do Sol, a uma sentinela vigilante, correspondendo assim ao pedido publicado num dos últimos números.»

N. R.: *Agradecemos os negativos e o abraço que nos enviou. Todavia, lamentamos que a qualidade técnica das fotos não permita a sua reprodução na Revista de «todos nós». Registamos a sua intenção e boa vontade de colaborar.*

---

*Do cabo aux. RA Severino Afonso dos Santos recebemos uma carta de que transcrevemos:*

«10 de Agosto de 1973.

«Os meus respeitosos cumprimentos e o pedido de desculpa por ter a ousadia de roubar algum tempo aos seus muitos afazeres, são as primeiras palavras desta carta, que não prometo ser curta, dirigida ao director da «Revista da Armada».

«Para V. Exa. em especial e para todos os que fazem parte da Revista os meus sinceros agradecimentos por terem tapado uma lacuna que há muito se fazia sentir, na medida em que serve de elo de ligação entre aqueles que serviram ou servem ainda a Armada e trazem todos em dia com as diversas modificações que se vão processando nos vários sectores ora criados ou já existentes no tempo dos «velhos».

«Sim, porque eu sou velho. Entrei para a Armada em 20-10-1930. Actualmente estou com 61 anos e na Reserva Aa.

«V. Exa. sabe, melhor do que eu, as modificações que têm sido operadas nos diversos sectores, modificações essas que têm redundado numa constante melhoria para todo o pessoal da Armada quer em promoções quer em facilidades no serviço e ainda aumento de prestígio para a nossa BRIOSA.

«Desculpe V. Exa. em estar a passar para o papel o que penso mas servi 32 anos a «causa» e, mau seria, não mais posso esquecer a Marinha.

«Fica cá um bichinho...

«Tarde me apercebi da publicação da Revista. Comecei há pouco a comprá-la mas lá arranjei alguns números atrasados. Gostaria de ter a colecção completa mas faltam-me os números 1, 2, 5, 6, 11 e 12. Se V. Exa. puder fazer o favor gostaria que mos enviassem à cobrança para minha casa.

«Além disso gostaria de pagar a assinatura anual.

«(...) E agora ideias de velho que podem ser úteis: (...)».

N R.: *As ideias que nos apresenta e não foram transcritas devido à sua extensão serão apreciadas pela Comissão de Redacção da nossa Revista e postas em execução se for caso disso.*
*Foi inscrita a assinatura anual que pediu e vão ser-lhe enviados os exemplares atrasados que pede.*

---

«Lisboa, 13 de Setembro de 1973

«Senhor Director

«Permita-me V. Exa. que utilize a nossa Revista para, sem intuito de ofender quem quer que seja, dar largas ao mau humor que volta e meia se apodera de mim...

«(...). Sou um velho cabo de manobra. Quase pertenço ao passado, e sou dos poucos que ainda usam o cabelo curto e o boné na cabeça. Chamam-me o «Pezinhos», não sei porquê. Será por usar sapatos n.º 46?! Diz a família que quando estou em terra muito tempo começo a andar rabujento e a implicar por tudo e por nada...

«É verdade, acostumei-me aos largos horizontes do mar, ao ar despoluído, ao sol e às vagas... acostumei-me a ter tempo para pensar... acostumei-me à ordem, limpeza e disciplina de bordo, e depois venho para terra e é isto... «RABUGICES...

«Daquela vez vinha fartinho de mar. Estive seis meses nos Açores e a viagem para cá foi um tormento! A «malta» fartou-se de enjoar e o navio vinha todo vomitado. Só sossegámos depois de ter entrado a barra. Parecia que tínhamos chegado ao céu!

«Ninguém me esperava no cais. A família sabia que eu estava para chegar, mas não sabia o dia nem a hora. Como fiquei de folga, vim para terra de licença.

«Além da inseparável pasta, trazia um saco de viagem com roupa suja e um cesto com dois ananases que comprei em Ponta Delgada. Eram quase 18,30 horas quando a vedeta chegou à Doca de Marinha. Chovia e fazia bastante frio. Estava ansioso por chegar a casa e abraçar a mulher e os filhos. E, como vinha relativamente abonado (!), resolvi ir de taxi.

«E foi então que começou a tragédia! Na praça mais próxima não havia nenhum, e os que passavam iam todos com freguês. Já estava há quase uma hora abrigado da

chuva debaixo de um pinheiro (por estranho que pareça há ali vários) e começava a enervar-me.

«Abandonei a ideia do táxi e decidi ir de autocarro. De metro nem pensar, pois acabava em Sete Rios e com transbordo e tudo nunca mais chegaria a Benfica. Além de que, naquele aperto, até eram capazes de me esborrachar os ananases!

«Deixei o saco e o cesto na Doca, e segui apenas com a pasta. Havia uma grande bicha na paragem e o que me valeu foi um senhor amável que me deixou meter a cabeça debaixo do seu guarda-chuva...

«Só embarquei no segundo carro, e mesmo assim com a lotação quase esgotada. Subi ao segundo piso e sentei-me num lugar vago «a meia nau». Os passageiros iam todos com um ar muito carrancudo. Até parecia que estavam a velar um morto!

«Uma senhora gorda discutia com um senhor magro, acusando-o de ter armado em esperto e passado à sua frente. O senhor magro negava a acusação, mas a senhora gorda insistia, afirmando que conhecia bem o género, que eram todos uns ordinarões e que já nem sequer pelas senhoras havia a devida consideração.

«A chegada do cobrador, a dar estalinhos com o alicate, veio pôr termo à discussão, com grande pena da assistência que ia entretidíssima...

«Os passageiros, cada vez mais carrancudos, iam pedindo os bilhetes: três... quinze... dois... Um ou outro, dizia faz favor...

«Chegou a minha vez. Pedi de três, e dei uma nota de 100 para pagar, desculpando-me que não tinha mais pequeno. O cobrador olhou-me com rancor e disse que não tinha troco. E metendo a nota entre os dedos «fura bolos» e «pai de todos» da mão esquerda, afastou-se resmungando: «tem de esperar»...

«Como eu também já vinha mal disposto, não gostei da conversa e estabeleci com ele um diálogo muito pouco amistoso e que não vale a pena repetir...

«Quase toda a gente me dava razão e havia até um senhor, com cara de militar reformado, que murmurava muito escandalisado: «já nem há respeito pelas fardas... por este andar, onde irá isto tudo?»

«O carro ia sempre a parar por causa do trânsito, e para meter e despejar passageiros. Já íamos a «navegar» há mais de meia hora, média de 5 «nós», quando finalmente «atracámos» ao passeio na minha paragem.

«Antes de sair, o cobrador lá me entregou quatro notas de vinte e dezassete escudos em moedas de troco. Despedimo-nos com um olhar cheio de ódio...

«Assim não, pensava eu tocando a campainha da porta da minha casa, não fico cá muito tempo... Antes andar no mar alto...

*«Pezinhos» – Cabo M*

«P. S.: *Há muitas mais coisas que me estragam a vida quando estou em terra. Continuarei com as rabugices nos próximos números... se me derem licença.»*

# *IATES DO C. N. O. C. A.*

## Tomam parte em regatas da classe cruzeiro

*«Vega»*

*«Xixão»*

| Características principais | «Vega» | «Xixão» |
|---|---|---|
| Comprimento ..... | 20 m | 12 m |
| Deslocamento ..... | 60 tons | 6 tons |
| Armação ..... | Sloop | Sloop |
| Motor auxiliar ..... | 85 HP | 45 HP |
| Beliches ..... | 8+3(arrais) | 6 |
| Equipamento electrónico .. | Sonda | Sonda |
| | Tx/Rx em HF | Tx/Rx em VHF |
| | Tx/Rx em VHF | |

Conforme já foi noticiado em números anteriores, o C. N. O. C. A. – Clube Náutico dos Oficiais e Cadetes da Armada – viu este ano a sua frota enriquecida com duas novas unidades.

O «Vega», ex-«Arreda», foi oferecido pelo senhor José Manuel de Melo e o «Xixão», embarcação do tipo SWAN 36, foi construído pelo Arsenal do Alfeite. Ambas as embarcações possuem boas qualidades náuticas, sendo as suas características principais indicadas junto.

Abriram-se, portanto, novos horizontes ao C. N. O. C. A. com a posse destas embarcações. Além de recreio dos sócios, em passeios realizados nos fins-de-semana, partindo da doca do Bom Sucesso, local de estacionamento habitual das embarcações, tem havido um constante participar nas provas náuticas realizadas para a classe Cruzeiro.
O C. N. O. C. A. organizou em 13 de Maio uma regata para apresentação das novas unidades, tendo-se depois registado a presença de uma ou ambas as embarcações nas seguintes provas:
Regata da Abertura (Belém-Cascais – Cabeço do Pato), 20 de Maio.
Regata D. Carlos I (Belém – Sines – Sesimbra – – Cascais), 8, 9 e 10 de Junho.
Cruzeiro à Caparica (Belém – Caparica – Cascais), 24 de Junho.
Regata Salazar (Belém – Berlengas – Cascais), 30 e 31 de Junho.
Regata Wintermantel (Belém – Sesimbra), 28 de Julho.
Regata Walterbrach (Sesimbra – Cascais), 29 de Julho.
Regata ao Algarve (Belém – Portimão), 4 e 5 de Agosto.
Os resultados obtidos foram regulares, sendo de registar alguns triunfos do «Vega» na classe II (embarcações construídas antes de 1965) em tempo real. É também de salientar o desembaraço da tripulação do «Xixão», conseguindo arribar a Sesimbra pelos seus próprios meios, após ter perdido o leme 5 milhas a sul do cabo Espichel, no decorrer da regata ao Algarve.
Fazemos votos que na próxima época com tripulações já mais experimentadas e com as embarcações melhor afinadas se consigam ainda melhores resultados.

# *VELA* O C.N.O.C.A. PRESENTE EM LAGOS

O C. N. O. C. A. fez-se representar na Semana da Vela de Lagos, Troféu Shell IV, pela tripulação cap.--ten. Sales Grade/asp. Chagas, em **sharpie** de 12 m2. Participaram nas 4 regatas efectuadas cerca de 70 embarcações de classe e tipos diversos.
A tripulação do C. N. O. C. A. venceu a primeira regata, quer em tempo absoluto quer em tempo corrigido. Nas três restantes, a nortada (vento força 4 a 6) favoreceu as embarcações de balão e trapézio, nomeadamente os «420» e «470».
No conjunto das 4 regatas a classificação obtida foi o 4.º lugar absoluto e o 5.º em tempo corrigido.

# *TIRO* O SARGENTO MADAIL SELECCIONADO PARA O C.I.S.M.I.

O sargento FZE Marques Madail foi seleccionado para a equipa que representará as Forças Armadas portuguesas no XV Campeonato Mundial Militar de Tiro, organizado pelo C. I. S. M. (Conseil International du Sport Militaire) e que teve lugar em Setembro, em Estocolmo, na Suécia. Como já havíamos noticiado, no número de Julho, o sarg. Madail obteve boas classificações nas provas de tiro de pistola realizadas este ano, nomeadamente o 2.º lugar no Campeonato de Tiro da Armada e o 1.º lugar, em pistola de precisão, no IV Campeonato Nacional Militar de Tiro das Forças Armadas.
A equipa portuguesa, chefiada pelo tenente-coronel Lélio Ribeiro, é constituída por 5 elementos da Força Aérea, 3 do Exército, um da Armada, um da G. N. R. e um da P. S. P.

*Alexandre da Fonseca*
*1.º-ten.*

# *ATLETISMO*

Na sequência da notícia dada no último número sobre os Campeonatos de Atletismo da Armada, apresentamos abaixo um quadro com as marcas nas diversas provas que são **record** da Armada e respectivo detentor.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 100 m | 11 s | 1.º-ten Jorge Soares | 1969 |
| 200 m | 23,1 s | Mar. R Dias | 1968 |
| 400 m | 52,1 s | Mar. FZE Silva | 1968 |
| 800 m | 1 m 59 s | Mar. FZE Landeiro | 1968 |
| 1500 m | 4 m 08, s | Mar. CM Pisco | 1969 |
| 5000 m | 16 m 12,1 s | Mar. Marujo Júlio | 1967 |
| 10 000 m | 34 m 40,1 s | Mar. Q António | 1969 |
| 3000 m obst. | 9 m 27,7 s | Gr. FZE Gamelas | 1973 |
| 110 m bar. | 17,5 s | Asp. FZ RN Carapinha | 1968 |
| 400 m bar. | 60,8 s | Cad. FZ RN Abreu | 1967 |
| 4x100 m | 46,9 s | Escola de Fuzileiros | 1969 |
| 4x400 m | 3 m 45 s | Escola de Fuzileiros | 1968 |
| Altura | 1,72 metros | Asp. FZ RN Carapinha | 1968 |
| Vara | 3,00 metros | Gr. FZ Aníbal | 1973 |
| Comprimento | 6,12 metros | 1.º-sarg. FZE Vences | 1969 |
| Triplo salto | 12,83 metros | Asp. RN F. e Costa | 1962 |
| Peso | 10,85 metros | Gr. FZ Aníbal | 1973 |
| Disco | 36,62 metros | 1024/66/Gr. E | 1968 |
| Dardo | 45,66 metros | 519/64/Mar. M | 1968 |
| Martelo | 31,45 metros | Asp. RN Melo Carvalho | 1962 |

## ANIVERSÁRIO DA DIRECÇÃO DO SERVIÇO DE ELECTRICIDADE E COMUNICAÇÕES

A Direcção do Serviço de Electricidade e Comunicações festejou 49 anos de profícua e laboriosa existência. No âmbito da efeméride a sua direcção aproveitou para proceder à inauguração de retratos como homenagem a antigos directores, iniciada pelo saudoso comandante Nunes Ribeiro, cerimónia a que se dignou presidir o contra-almirante superintendente dos Serviços do Material e a que assistiram como convidados os antigos directores contra-almirante Ramos Pereira e comodoro Almeida Carvalho.

O acto, que decorreu informalmente e com a maior simplicidade, foi pretexto para agradável convívio, tendo na ocasião sido proferidas breves palavras alusivas pelo actual director, capitão-de-mar-e-guerra Almeida d'Eça, a que respondeu o contra-almirante Ramos Pereira num curto e significativo improviso, evocativo das vicissitudes e momentos altos que têm marcado a vida desta prestigiosa direcção.

## COMEMORAÇÕES DO DIA DA MARINHA EM MOÇAMBIQUE

Em Lourenço Marques decorreram no dia 8 de Julho várias cerimónias evocativas da data, das quais se destacaram a deposição de uma palma de flores pelo comandante naval, contra-almirante Jaime Lopes, no Padrão dos Descobrimentos, assim como a cerimónia militar que teve lugar em frente ao edifício do Comando Naval, com uma alocução feita pelo respectico comandante naval, uma palestra e imposição de condecorações.

Também foi lançada ao mar, de bordo da corveta «João Coutinho», uma coroa de flores em homenagem aos marinheiros de todas as marinhas mortos no mar; assistiram a esta cerimónia que decorreu em frente da Ilha dos Portugueses, o governador-geral, engenheiro Pimentel dos Santos, e o então comandante-chefe das Forças Armadas em Moçambique, general Kaúlza de Arriaga.

*(Colaboração do Comando Naval de Moçambique)*

## A I DESCIDA DO RIO CUNENE POR JOVENS DE ANGOLA

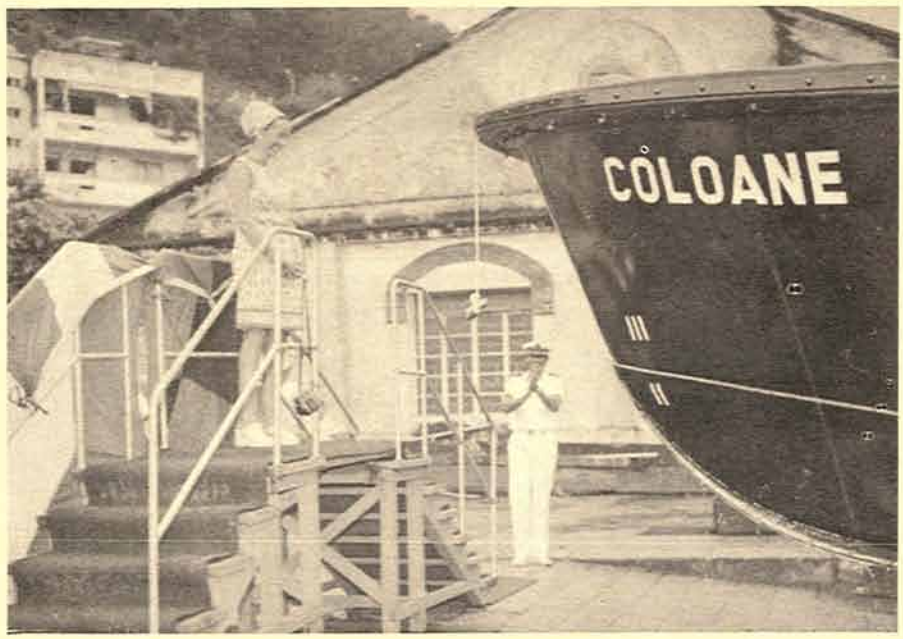
Em Julho e Agosto passados, catorze estudantes de Angola, filiados da M. P., acompanhados de quatro dirigentes e de uma equipa de cinema e fotografia, efectuaram a descida do rio Cunene, desde a nascente até ao Monte Negro, na foz, numa extensão aproximada de 3500 quilómetros.

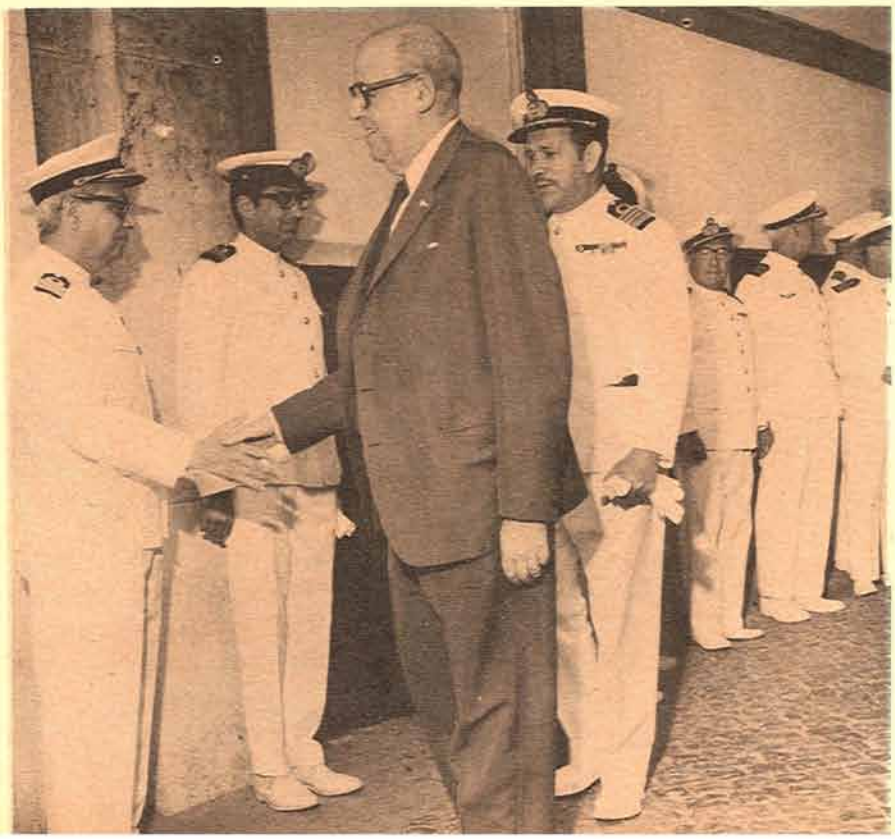
*(Colaboração de Cecílio Moreira, ex-praça da Armada)*

## NOVA CONSTRUÇÃO NAS OFICINAS NAVAIS DE MACAU

Em 8 de Julho último, após cerimónia de baptismo, benção católica e missa budista, foi lançado à água em Macau o rebocador ligeiro «Coloane», que se destina aos Serviços de Marinha daquela província. A nova unidade, construída nas Oficinas Navais de Macau, desloca 23 toneladas, mede 40 pés de comprimento, 15 de boca e 5 de pontal e desenvolve uma velocidade de 10 nós.

*(Colaboração das Oficinas Navais de Macau)*



## VISITA DO MINISTRO DA MARINHA ÀS INSTALAÇÕES DA MARINHA EM ALCÂNTARA

O ministro da Marinha visitou no dia 1 de Agosto as diversas instalações de que a Armada dispõe em Alcântara e que no seu conjunto constituem o antigo Quartel de Marinheiros, onde actualmente funcionam vários serviços do Ministério.

Neste local será brevemente instalado o Comando da Defesa Marítima do Porto de Lisboa, voltando, deste modo, aquele imóvel, tão rico de tradições navais, a alojar uma unidade da Armada.

Esta unidade, que terá aqui a sua sede,

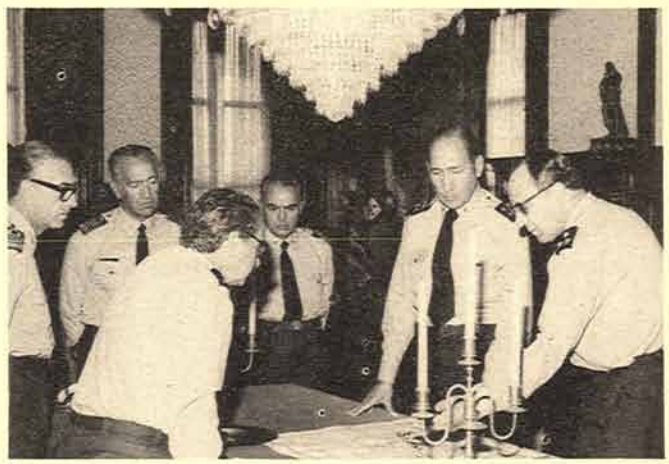
manterá o Serviço de Redes e Barragens, com dependências reduzidas, na Doca do Bom Sucesso e o Posto de Vigilância e Defesa da Entrada do Porto de Lisboa no Forte do Areeiro, em Santo Amaro de Oeiras.

## VIAGEM DE INSTRUÇÃO DE ASPIRANTES DA ESCOLA NAVAL

Decorreu de 24 de Julho a 8 de Agosto a viagem de instrução que os aspirantes da Escola Naval do Curso Almirante Campos Rodrigues realizaram a bordo das fragatas «Comandante Roberto Ivens» e «Comandante Hermenegildo Capelo».

Constituindo uma unidade operacional sob o comando do capitão-de-mar-e-guerra Sousa Barbosa, aqueles navios escalaram os portos do Mindelo, Santos, Rio de Janeiro, Baía, Belém e Funchal, onde encontraram vivo e caloroso acolhimento das populações nomeadamente das colónias portuguesas nas cidades brasileiras, que os visitaram em elevado número, tendo tido os aspirantes oportunidade de efectuar visitas de estudo de grande interesse para a sua preparação técnico-naval e de realizar contactos sociais que muito contribuem para a sua formação de oficiais.

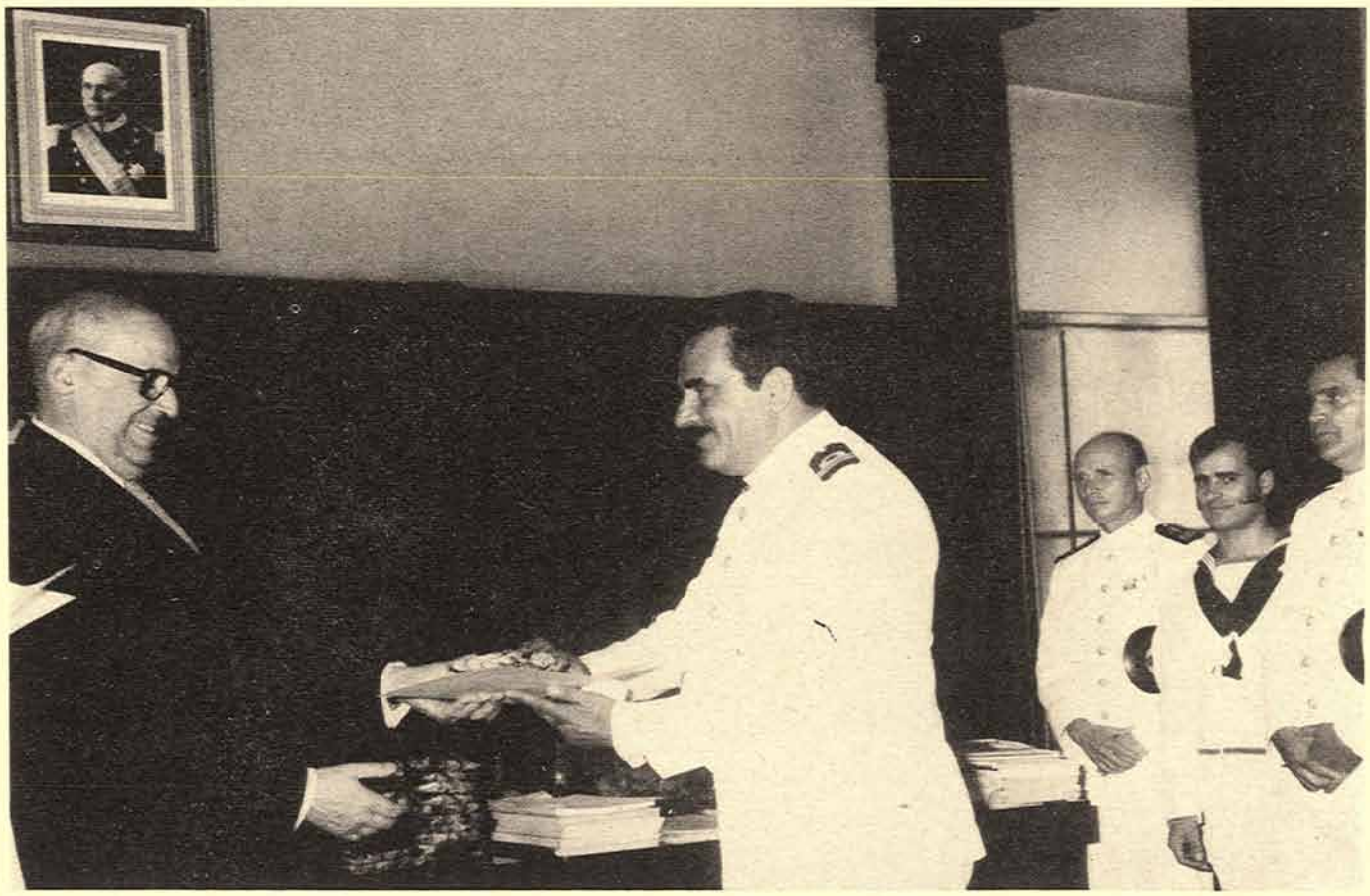
## VISITAS DE TRABALHO DO CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA



O chefe do Estado-Maior da Armada, vice-almirante Ferreira de Almeida, efectuou, nos dias 13, 16, 20 e 27 de Agosto, visitas de trabalho à Força de Fuzileiros do Continente, Base Naval de Lisboa, Grupo n.º 2 Escolas da Armada e Escola Naval, respectivamente.

Em todas as unidades visitadas o chefe do Estado-Maior da Armada teve reuniões de trabalho com os respectivos comandos, após o que percorreu demoradamente as diversas instalações que as compõem em apreciação dos serviços que nelas funcionam.

# ENTREGA DOS PRÉMIOS DA I EXPOSIÇÃO FILATÉLICA DA ARMADA



No dia 16 de Agosto, o ministro da Marinha procedeu no seu gabinete à distribuição dos prémios relativos à I Exposição Filatélica da Armada, patente no Palácio Foz da Secretaria de Estado da Informação e Turismo de 25 a 31 de Julho, e que foi integrada nas comemorações do Dia da Marinha do corrente ano. Assitiram o contra-almirante Ramalho Rosa, o director da «Revista da Armada», comodoro Malheiro do Vale, e os oficiais do gabinete do ministro.

Depois de ter feito o elogio da iniciativa e de ter considerado que outras semelhantes se lhe devem seguir, numa demonstração das capacidades da Marinha em vários sectores da vida nacional, o ministro da Marinha distribuiu a todos os concorrentes um diploma e um prémio de participação, após o que entregou aos expositores classificados os prémios atribuídos pelo júri que os ordenou do seguinte modo:

CLÁSSICOS:

1.º – Contra-almirante José Mexia Salema.
2.º – 2.º-sarg. B RF Fernando Ferreira de Andrade.

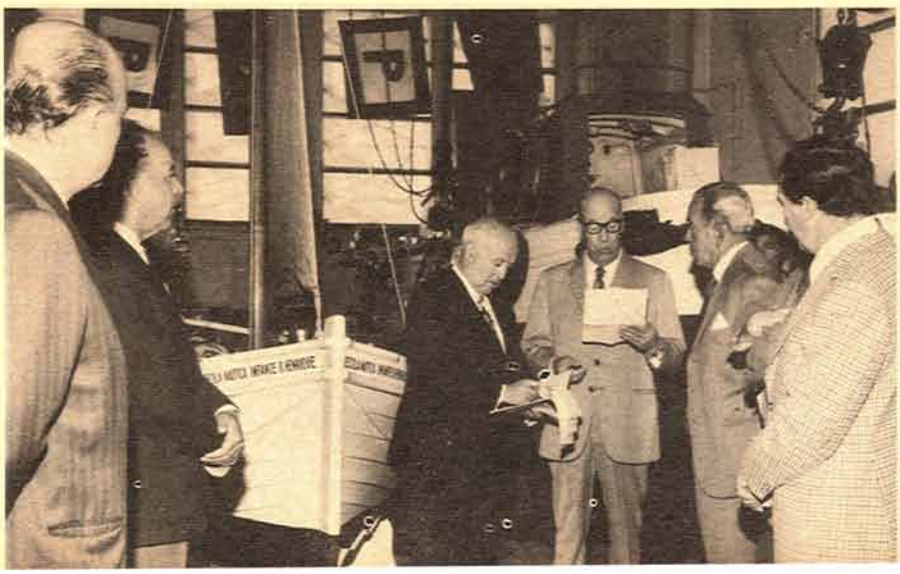
TEMÁTICOS:

1.º com felicitações do júri – Sargento-ajudante AES José Marques Curado.
1.º – 2.º-tenente SG Fernando Gama Brandão.
2.º – Mestre de 1.ª classe do Q. P. C. M. M. Luís António Marques.
2.º – Marinheiro A António Vieira Pinto.
3.º – 1.º-sargento M Anselmo Gomes da Conceição.
3.º – Cabo R Adélio Carlos Borges Alves.

## ENTREGA DE BOINAS A NOVOS FUZILEIROS ESPECIAIS

Decorreu no dia 23 de Agosto na Escola de Fuzileiros a cerimónia da entrega de boinas a oficiais, cadetes, sargentos e praças que frequentam o 30.º curso de fuzileiros especiais. Presidiu o ministro da Marinha e assistiram o chefe do Estado-Maior da Armada, vice-almirante Ferreira de Almeida; o superintendente dos Serviços do Pessoal, contra-almirante Soares Branco; o comandante naval do Continente, contra-almirante Luciano Bastos; o director do Serviço de Instrução, comodoro Rodrigues Alho; o comandante da Escola Naval, comodoro Barahona Fernandes; o comandante da unidade, capitão-de-mar-e-guerra Rocha Calhorda, toda a oficialidade ali em serviço e várias entidades civis e militares.

Foi prestada homenagem aos fuzileiros mortos em combate, após o que o 1.º-tenente FZE Mendes Fernandes fez uma exortação aos novos fuzileiros especiais, seguindo-se a distribuição de prémios e medalhas aos alunos melhor classificados e a entrega das boinas pelas entidades presentes. A cerimónia encerrou com o desfile dos novos fuzileiros especiais, tendo o ministro da Marinha procedido ainda à inauguração da caserna n.º 3 e da nova carreira de tiro.

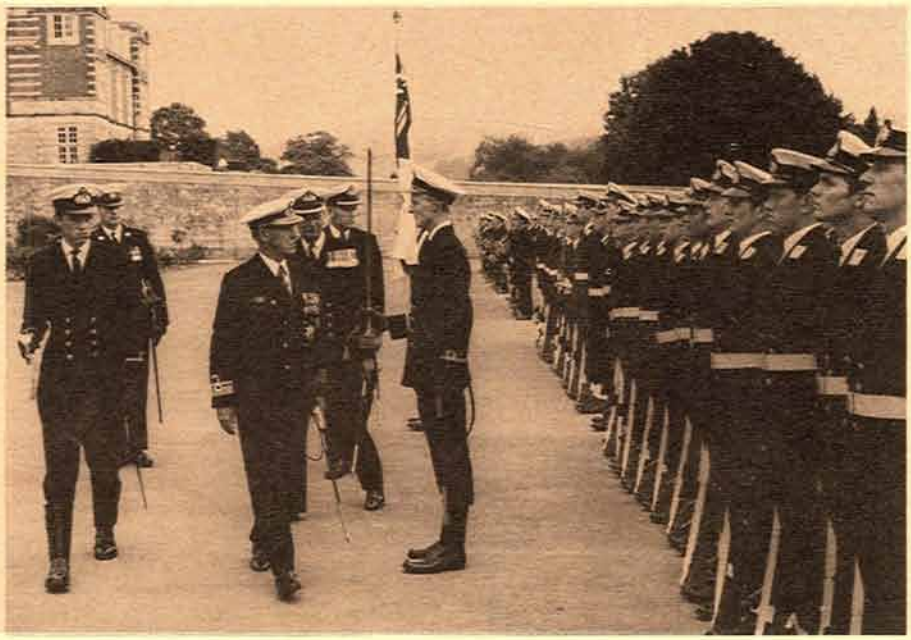


## A CORPORAÇÃO DE PILOTOS OFERECE UMA BALEEIRA À ESCOLA NÁUTICA

Na estação de Pilotos, na Doca do Bom Sucesso, teve lugar a cerimónia da entrega de uma baleeira, oferecida pela Corporação de Pilotos à Escola Náutica Infante D. Henrique.

Assitiram o director e subdirector da Escola, contra-almirante David de Carvalho e capitão-de-mar-e-guerra Neto Valente, respectivamente; o capitão da Marinha Mercante Ferreira da Silva; o piloto-mor Paulo de Oliveira e outros pilotos e pessoal da Corporação.

A embarcação destina-se ao ensino da marinharia e representa importante benefício, dado permitir que a aprendizagem se realize no campo prático, para além dos conhecimentos adquiridos através das matérias escritas ou apreendidas em modelos reduzidos.

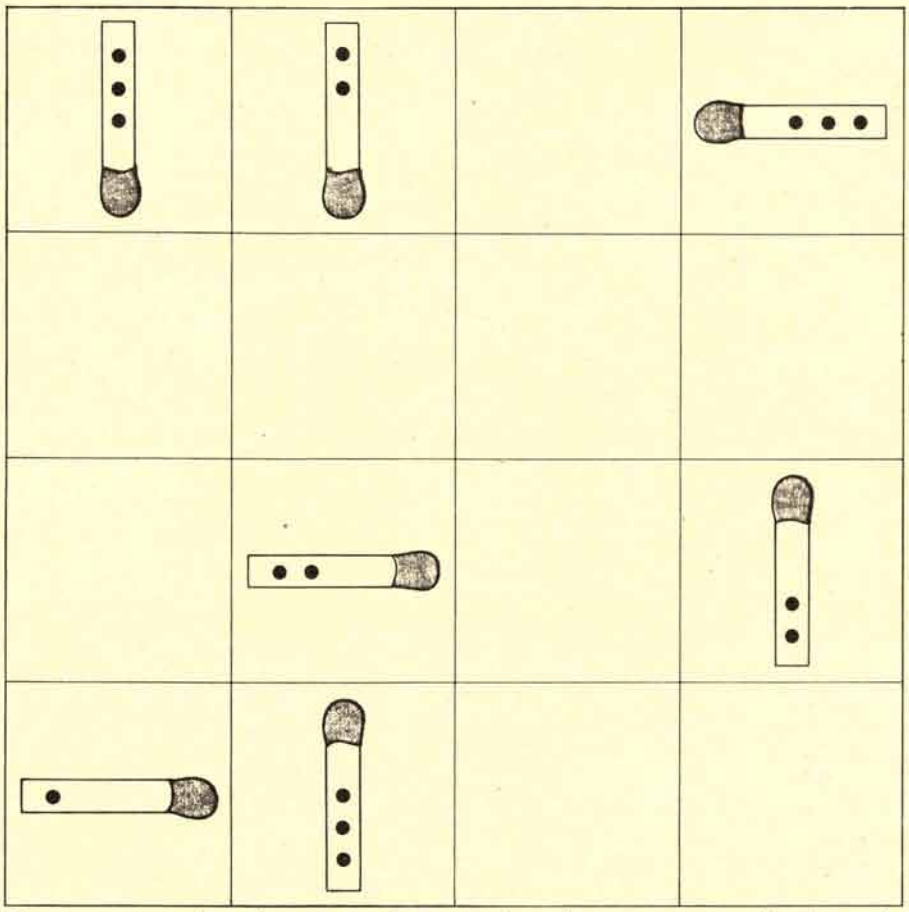


## 6.º CENTENÁRIO DA ALIANÇA LUSO-BRITÂNICA

No âmbito das comemorações do 6.º Centenário da Aliança Luso-Britânica, deslocou-se à Grã-Bretanha, em representação da Marinha portuguesa o comodoro José Augusto Barahona Fernandes, comandante da Escola Naval. Entre as várias cerimónias efectuadas, teve lugar de relevo a visita ao Britannia Royal Naval College, de Dartmouth, levada a efeito pelo referido oficial, acompanhado pelo comandante, oficiais e deputação de cadetes do navio-escola «Sagres». O comodoro Barahona Fernandes foi recebido com honras especiais de que damos apontamento fotográfico.

# quarto de folga

## PROBLEMAS PARA ENTRETER

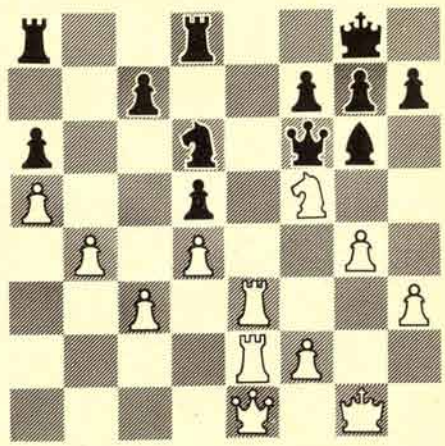


*Propomos mais alguns problemas (hoje um) extraídos do «Scientific American» – Maio de 1973:*

1 – Desenhe numa folha de papel uma espécie de tabuleiro com 4x4 quadrados. Arranje 16 fósforos de carteira ou 16 pequenas tiras de papel (menores que os lados dos quadrados) marcadas em ambos os lados e na mesma direcção com uma seta. No caso de fósforos a seta é a cabeça do fósforo. Com este material poderemos entreter-nos a resolver um *puzzle* pouco vulgar. Marca-se um pequeno ponto de cada lado de um dos fósforos ou tiras de papel, dois pontos em cada lado de oito dos fósforos ou tiras e três pontos de cada lado dos sete restantes. Os fósforos ou setas são colocados nos quadrados de modo que apontem nas direcções norte, sul, leste ou oeste. Não existem outras direcções. Se tem um ponto indica o quadrado seguinte na direcção em que aponta; se tem dois pontos indica o segundo quadrado na direcção da seta e se tem três pontos indica o terceiro na direcção em que aponta. Sete fósforos podem ser colocados como mostra a figura de forma a fechar um percurso. Partindo de qualquer dos fósforos pôe-se o dedo no quadrado para onde ele aponta e encontraremos outro fósforo que por sua vez aponta para outro e assim sucessivamente até ao primeiro. O problema reside agora em colocar todos os 16 fósforos, um em cada quadrado de forma que se faça um percurso completo fechado com passagem única por todos os quadrados. Há precisamente duas soluções se não contarmos com rotações e reflexos. O comprimento do percurso será evidentemente $1 + (2 \times 8) + (3 \times 7) = 38$. Há uma outra solução com o percurso máximo de 38 e que requer 6 fósforos ou setas com três pontos, 10 com dois pontos e nenhum com um ponto visto que só há 16 fósforos. Entretenha-se a procurar também esta solução.

*(Solução no próximo número)*

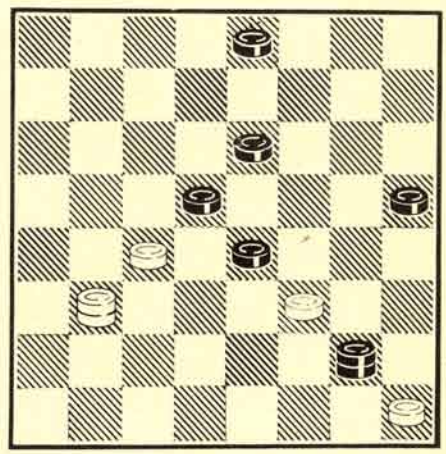
## XADREZ



Jogam as brancas e ganham.

*(Solução na Pág. 34)*

## DAMAS



As brancas jogam e ganham.

*(Solução na pág. 34)*

## CONCURSO N. 25

*Sorteio de um prémio entre as respostas certas.*

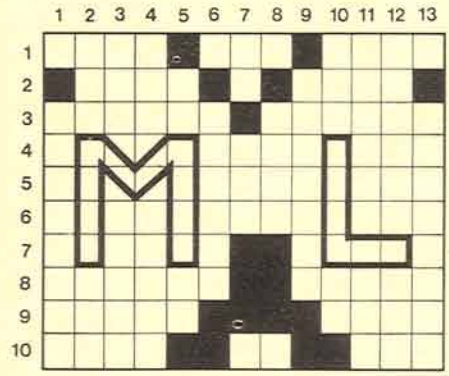
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| C | I | C | L | O | R | Q | U | A | O | A | D | I | N | E | T | E | R |
| A | M | A | O | S | I | U | A | M | N | S | T | O | P | A | B | R | I |
| R | A | N | M | T | D | E | F | E | N | S | A | S | A | C | I | S | O |
| T | B | O | I | O | C | N | B | A | I | V | T | A | F | B | C | D | J |
| L | N | A | N | S | J | C | A | R | A | O | O | B | I | E | F | E | M |
| S | I | I | M | A | O | U | R | T | T | U | O | O | P | M | H | I | O |
| O | T | X | O | Ç | N | A | I | A | A | L | R | L | R | E | M | O | S |
| N | A | T | O | O | T | R | O | V | H | A | U | I | A | L | I | L | O |
| T | S | I | O | B | I | I | T | U | C | B | O | S | N | O | M | T | I |
| M | S | A | C | A | M | E | N | I | A | O | D | T | M | C | S | O | R |
| I | A | C | A | C | R | E | O | T | S | S | E | I | B | R | P | S | E |
| O | D | D | I | A | O | L | J | S | B | I | T | O | A | O | A | M | L |
| A | I | E | O | P | X | A | O | I | O | C | R | S | A | Q | L | N | A |
| G | V | I | S | T | A | B | T | G | T | O | A | M | S | U | O | R | C |
| O | A | S | O | L | E | S | J | N | E | T | B | F | O | E | S | M | S |
| V | V | F | D | E | F | H | I | N | P | S | O | G | T | A | A | E | E |
| E | L | R | C | A | N | A | D | O | L | E | M | E | N | R | H | R | R |
| D | A | O | V | F | A | C | R | A | L | A | T | E | R | O | C | N | A |
| S | S | R | V | O | C | H | M | U | L | A | V | F | I | S | N | T | R |
| U | R | O | S | A | T | E | U | Q | R | O | F | B | B | I | A | A | U |
| A | I | S | M | A | N | I | T | O | M | I | X | A | U | M | L | S | R |
| P | X | I | S | R | O | E | T | O | R | O | C | N | A | S | A | T | A |

Procurando em todos os sentidos, menos obliquamente, veja se descobre 6 tipos de embarcações miúdas e 11 artigos que compõem a palamenta duma embarcação miúda.

*Basto Carreira*
*Cap.-m.-g. RF*

**– Que bonito Rabo-de-Cavalo**
**– De Cavalo?!!...**

## PALAVRAS CRUZADAS



**HORIZONTAIS:** 1 – Camareiras; ferro temperado; Centro de Educação Física da Armada. 2 – Filho de Adão e Eva; juro. 3 – Falar (INF.); tristonha. 4 – Aves pernaltas; pronome pessoal. 5 – Nome dado a Jerusalém; nome de letra. 6 – Ruim; esticada; imensidade. 7 – Átomo (abr.). 8 – Navegar; seara. 9 – Nome de homem; era (inv.). 10 – Colo (inv.); batráquio; rezo.

**VERTICAIS:** 1 – Cidade do Algarve. 2 – Ala; nome de homem. 3 – Planta aromática da Índia; planeta. 4 – Tratamento aos nobres ingleses; contra Deus. 5 – Perversa; atmosfera. 6 – Sobrar. 7 – Aqui; fale o gato. 8 – Sadios. 9 – Ressequida. 10 – Cabelos brancos; rádio (s.q.). 11 – Tiram da terra; amarro. 12 – Cansaço; oferecer. 13 – Atado.

*Agostinho*
*Mar. L*

*(Solução na Pág. 34)*

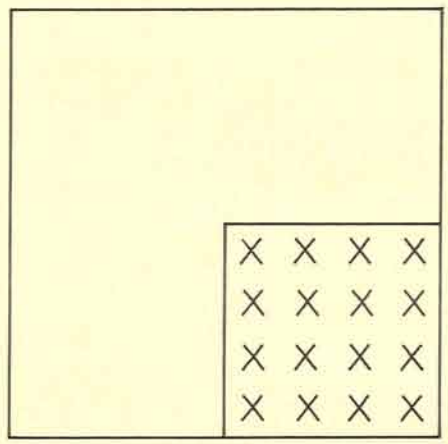
## PASSATEMPO NUMÉRICO

Utilize o algarismo 9 quatro vezes de tal maneira que o seu total seja = 100.

*Apresentado por Ricardo Mendes*
*Cabo A*

*(Solução na pág. 34)*

## PASSATEMPO GEOMÉTRICO

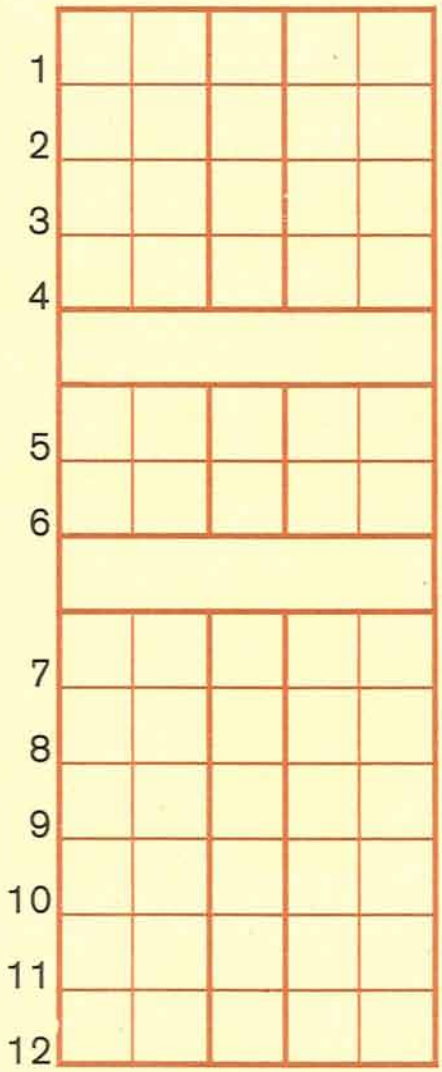


Na área livre do quadrado desenhe 4 figuras geométricas iguais que a ocupem inteiramente.

*Apresentado por Ricardo Mendes*
*Cabo A*

*(Solução na pág. 34)*

## PILHA DE PALAVRAS




1 – Azorrague feito de coiro torcido. 2 – Fluxão de humores. 3 – Purpureado. 4 – Rasgão. 5 – Juntar com o rodo. 6 – Viela. 7 – Acto de recuar. 8 – Ata de novo. 9 – Boato. 10 – Abreviatura de reorganizar. 11 – Forma do verbo roer. 12 – Barulho.

Depois de resolvido este passatempo, na coluna central, o leitor encontrará o nome de um grande poeta português do século XVI. Este passatempo apresenta a particularidade de as palavras se iniciarem pela letra R.

*Cunha Duarte*
*Mar. L*

# SOLUÇÕES

## XADREZ

| BRANCAS | PRETAS |
|---|---|
| 1. – cxd6 | Dxd6 |
| 2. – T e 8 ch | Txe8 |
| 3. – Txe8ch | Txe8 |
| 4. – Dxe8 | Df8 |
| 5. – Dxf8ch | Rxf8 |
| 6. – B5!... se | axb5 |
| 7. – a7 etc. se | Bd3 |

7. – b6 etc. (faz sempre Rainha e ganha)

## DAMAS

| Brancas | Pretas |
|---|---|
| 1 – 3f - 4g | 5h x 3f |
| 2 – 3b - 4a | 5e x 3b |
| 3 – 4a x 1d x 4g x 7d | 8e x 6c |
| 4 – 1h x 3f x 5d x 7b | |

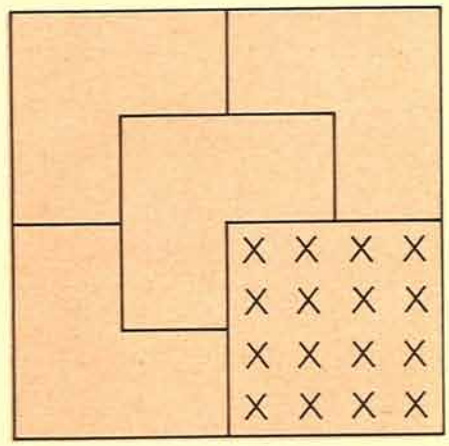
## PALAVRAS CRUZADAS

**HORIZONTAIS:** 1 – Aias; aço; CEFA. 2 – Caim; taxa. 3 – Palrar; sisuda. 4 – Emas; mim. 5 – Sion; agá. 6 – Má; tesa; mar. 7 – At. 8 – Marear; arada. 9 – Artur; atad. 10 – Oies; rã; oro.
**VERTICAIS:** 1 – Portimão. 2 – Iça; Ári. 3 – Aal; Marte. 4 – Sir; ateus. 5 – Má; ar. 6 – Restar. 7 – Cá; mie. 8 – Sãos. 9 – Tisnada. 10 – Cãs; ra. 11 – Exumam; ato. 12 – Fadiga; dar. 13 – Amarrado.

## PASSATEMPO NUMÉRICO

$99 + \frac{9}{9} = 100$

## PASSATEMPO GEOMÉTRICO



## PILHA DE PALAVRAS

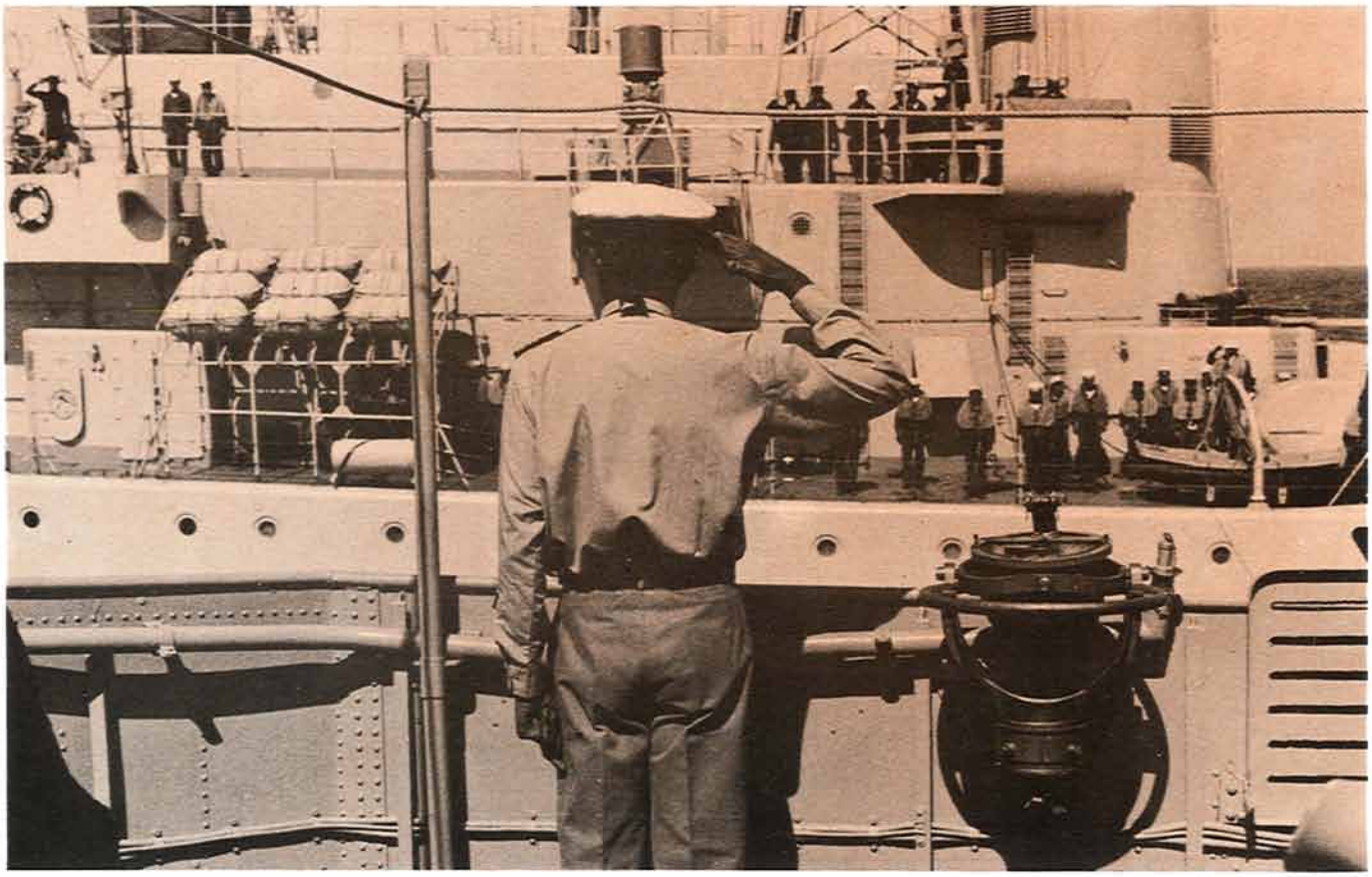
1 – Relho. 2 – Reuma. 3 – Roixo. 4 – Rasgo. 5 – Rodar. 6 – Ruela. 7 – Recuo. 8 – Reata. 9 – Rumor. 10 – Reorg. 11 – Roera. 12 – Rusga. (Luís de Camões)

## SOLUÇÃO DO CONCURSO N.º 23

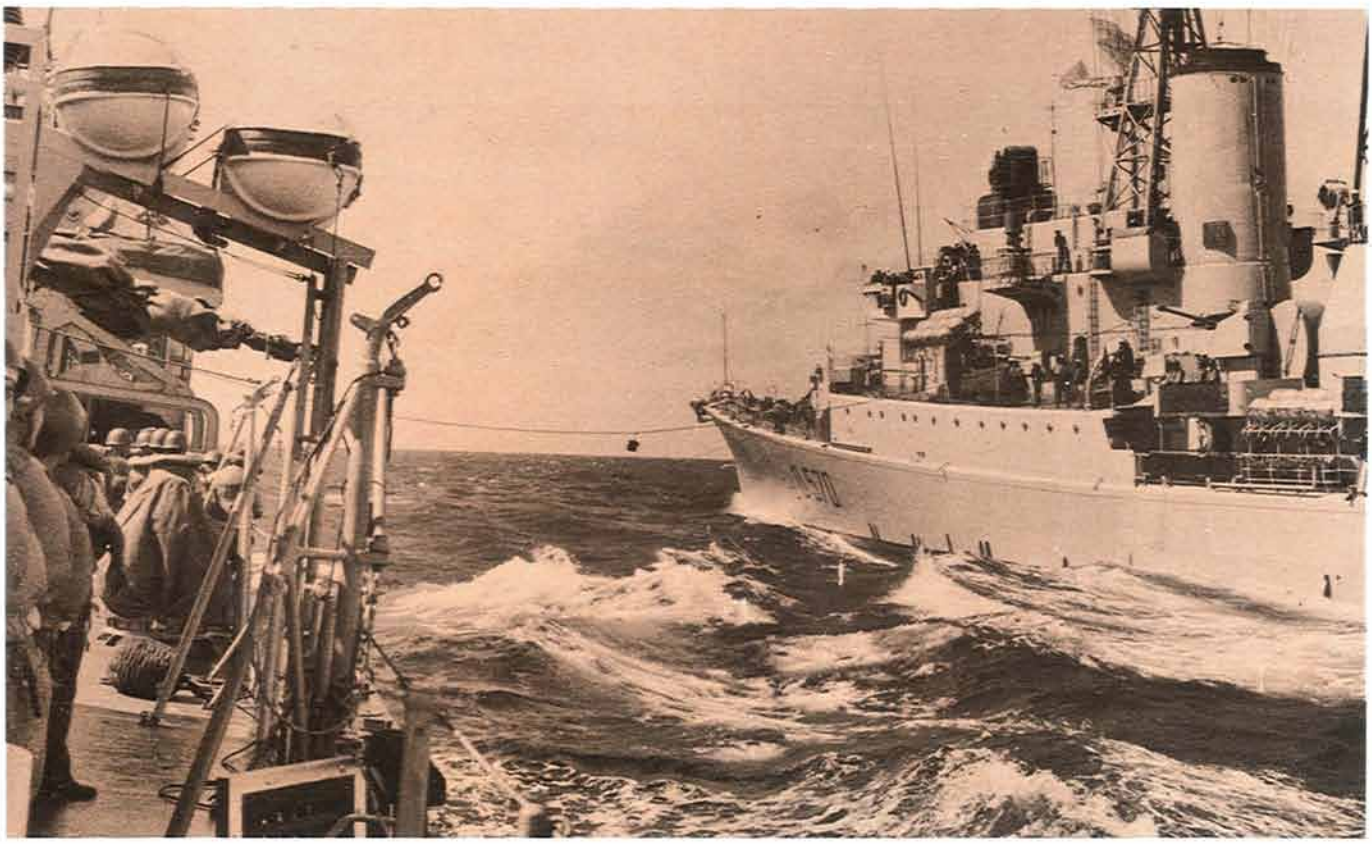
São várias as pequenas diferenças notadas entre os dois navios. Deixámos a resposta a este concurso à perspicácia e ao sentido de observação dos próprios concorrentes, declarando vencedor aquele que tenha notado maior número de diferenças. Assim, das respostas recebidas, o número mais alto de diferenças observadas e confirmadas foi 20.

VENCEDOR: Domingos da Conceição Capelinha, Cabo M n.º 3959

# EXERCÍCIO DE REABASTECIMENTO



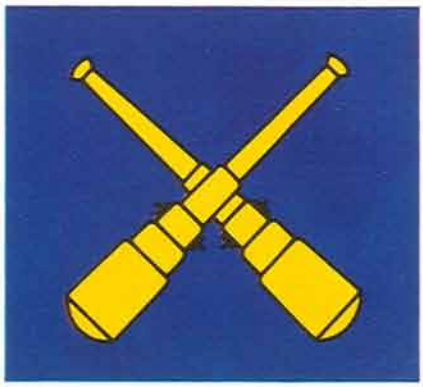
**Antes do exercício, as honras da Ordenança...**



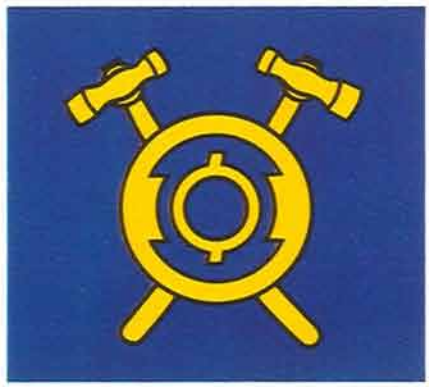
**Fase do exercício de reabastecimento entre a fragata «Pero Escobar» e o contratorpedeiro italiano «Impávido».**

*(Fotos cedidas pelo comando do N. R. P. «Pero Escobar»)*

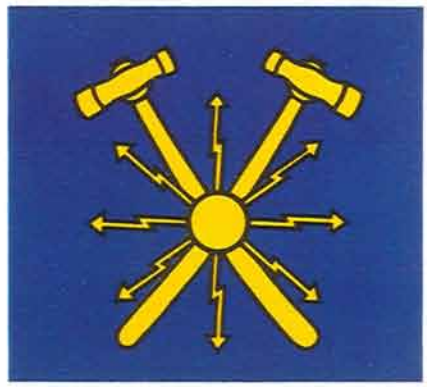
# *Distintivos de Classes para Sargentos*



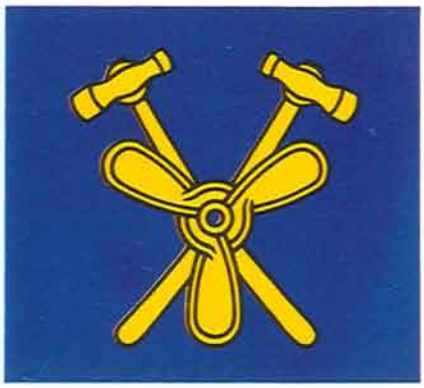
A (artilheiro)



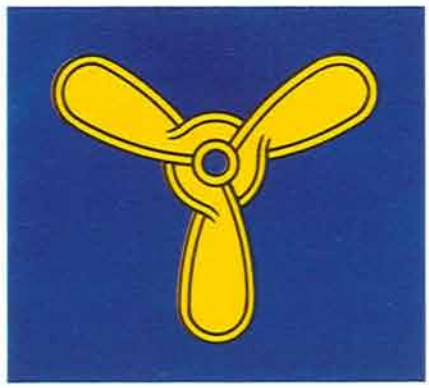
AE (artífice electricista)



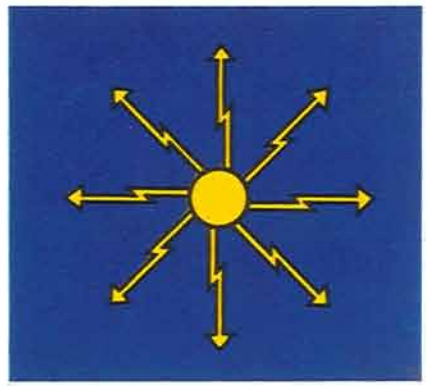
ARE (artífice radiolectricista)



ACM (artífice condutor de máquinas)



CM (condutor de máquinas)



C (radiotelegrafista)

R (radarista)

E (electricista)

T (torpedeiro detector)

O (carpinteiro)

M (manobra)

**NOTA:**
**ESTES MESMOS DISTINTIVOS QUANDO USADOS POR PRAÇAS SERÃO:**
Farda Azul – Vermelho sobre fundo azul
Farda Branca – Azul sobre fundo branco